Radu Constantin

Învăţarea conducerii automobilului

Noile norme de circulaţie

Scanned with OKEN Scanner

ing. radu constantin

învățarea conducerii automobilului

noile norme de circulație

ediție revăzută și actualizată

editura stadion

Scanned with OKEN Scanner

Introducere

Astăzi, după trecerea a peste un sfert de veac de la eliberarea patriei noastre, putem spune că automobilul ocupă, alături de alte numeroase și variate mijloace de transport, un loc de frunte în economia țării.

Drumurile patriei sînt străbătute zilnic, în toate direcțiile, de zeci de mii de autovehicule, a căror importanță în construcția socialistă este evidentă și de necontestat. Șantierele și ogoarele, uzinele și exploatările forestiere, instituțiile și cetățenii particulari folosesc în activitatea lor autovehicule — mari și mici, camioane și turisme — scurtînd distanțele, economisind timpul, reducînd cheltuielile de transport.

Numeroși sînt și acei pasionați ai volanului care se urcă în automobile pentru simpla plăcere de a conduce! Pentru că, pe lîngă comoditatea și iuțeala de deplasare oferite de acest mijloc de transport, să nu uităm satisfacțiile pur sportive pe care ni le aduce conducerea unui automobil „harnic și ascultător", care răspunde prompt la comenzile noastre și se așterne bine la drum.

Automobilul, această minunată creație a geniului tehnic al oamenilor, a intrat temeinic și în viața sportivă, turistică a țării.

Interesul pe care-l stîrnește automobilul și tot ce este legat de el nu poate fi trecut cu vederea. Nu întîmplător, în ultimul timp, atît radiodifuziunea, cît și televiziunea au inițiat o serie de emisiuni de succes consacrate automobiliștilor, iar numeroase publicații periodice și chiar marile cotidiene le consacră rubrici speciale sau pagini întregi.

Numărul din ce în ce mai mare de automobiliști a dus la înființarea în anul 1958 a „Asociației Automobiliștilor din România", iar după cîțiva ani, în 1967, a „Automobil Clubului Român" (care i-a luat locul, preluîndu-i și atribuțiile). Bucurin-

Scanned with OKEN Scanner

du-se de o popularitate mereu crescîndă în rîndurile posesorilor de automobile, el asigură membrilor săi asistență tehnică rutieră gratuită, editează revista automobilistică și turistică „Autoturism", organizează competiții automobilistice etc.

Cu fiecare an, cu fiecare zi chiar, datorită grijii permanente a partidului și guvernului nostru de a satisface cît mai mult nevoile materiale și culturale ale oamenilor muncii, crește numărul posesorilor de autoturisme, numărul celor ce așteaptă cu nerăbdare să se urce la volan, să strunească zecile de „cai-putere" ai automobilelor, să se avînte pe panglicile îmbietoare de asfalt ale șoselelor patriei, către frumusețile litoralului, către munții și pădurile pline de farmec, tot mai numeroase autoturisme românești purtînd emblema „Dacia 1100" și „Dacia 1300" străbat de la un capăt la altul drumurile țării...

Turismul automobilistic, pe lîngă numeroasele satisfacții pe care le oferă conducătorului, dă posibilitate turistului ca într-un timp scurt să ajungă în locuri îndepărtate, să viziteze cele mai interesante obiective turistice ale frumoasei noastre patrii, culegînd impresii care rămîn în amintire pentru tot restul vieții.

Dacă ținem seama de toate acestea, putem înțelege mai bine de ce automobilul se bucură de atîta simpatie și căutare în rîndurile a mii de oameni, tineri și vîrstnici, bărbați și femei.

Este interesant de știut că la noi în țară primele automobile au apărut încă în anul 1889, adică la începuturile lor, cînd aceste autovehicule nu erau de loc sigure din punct de vedere tehnic și nu căpătaseră o răspîndire mai mare în nici o țară de pe glob.

În anii imediat următori continuă să se aducă în țară aceste „trăsuri cu motor", în număr foarte mic desigur, pentru ca în anul 1904 să se ajungă, în București, la... fabuloasa cifră de 64 automobile !

Numărul automobilelor importate continuînd să crească an cu an (83 în 1906 !), el ridică încă de pe atunci... probleme de circulație pentru capitala noastră. De aceea, paralel cu campania dezlănțuită în acea vreme împotriva acestor vehicule nepuse la punct, care făceau un zgomot infernal, lăsau în urma lor, pe străzi, un fum urît mirositor, speriau caii și pe.. gardiști, prefectura poliției, constatînd lipsa unor norme care să reglementeze circulația în Capitală și vrînd să evite „ciocnirile" (mai ales la figurat) tot mai frecvente dintre conducătorii auto și...

Scanned with OKEN Scanner

toți ceilalți, emite în luna aprilie a anului 1904 o ordonanță și un regulament privind circulația automobilelor în orașul București.

Acest regulament prevedea printre altele înregistrarea obligatorie a automobilelor, fixarea pe autovehicul a unui număr de circulație, carnete de conducere pentru cei de la volan, limita viteza la 15 km pe oră (!), iar la intersecții, viraje și în locurile aglomerate impunea reducerea acesteia la cea egală cu... mersul la pas al cailor...

Erau interzise totodată întrecerile dintre automobile, deplasarea în paralel (unul lîngă altul), iar pentru o mai mare siguranță a circulației regulamentul cerea ca automobilul să fie prevăzut cu două frîne, claxon (signal sau trompetă), iar după căderea întunericului cu trei felinare (alb și verde în față, roșu în spate).

Bineînțeles că, pe vremea aceea, automobilul era accesibil doar claselor avute, mai ales unor tineri înstăriți care dispuneau de mari mijloace bănești și își puteau oferi acest lux, această distracție (automobilul de atunci neputînd fi considerat decît cu multă indulgență drept un mijloc de transport !).

Ca sport, automobilismul apare în anul 1904, o dată cu înființarea „Automobil Clubului Român" care organizează chiar în primul an, la 22 septembrie 1904, o competiție sportivă : cursa automobilistică București—Giurgiu și retur (pe o distanță de 120 km), prima cursă de acest fel din țara noastră, cîștigată cu o medie orară de 66,600 km.

Dragostea și pasiunea comună pentru automobile dau naștere unui sentiment de înțelegere și solidaritate între conducători, care sînt întotdeauna gata să dea un sfat sau ajutor efectiv celui oprit la marginea șoselei în caz de pană sau din orice alt motiv.

Nu trebuie să uităm însă că doar carnetul de conducere, priceperea de a conduce automobilul nu sînt de-ajuns pentru a conferi cuiva titlul de adevărat automobilist. Acest titlu de cinste îl pot purta doar cei care, în afara conducerii automobilului, se interesează și cunosc alcătuirea lui, cele mai mici amănunte tehnice, modul de funcționare, regimul optim de mers, procedeele de depanare, ultimele noutăți în domeniul automobilistic, și care

Scanned with OKEN Scanner

se străduiesc să-şi perfecţioneze tot mai mult, prin practică, măiestria de conducător.

Înainte de a trece la învăţarea practică a conducerii automobilului, conducătorul începător trebuie să cunoască unele lucruri elementare legate de conducere, de funcţionarea diferitelor organe şi mecanisme, precum şi de mersul în diferite regimuri şi situaţii, pentru a putea acţiona corect şi a se putea orienta în cele mai neprevăzute împrejurări, în circulaţie intensă.

Cartea de faţă, datorită volumului său redus, nu-şi propune să abordeze problemele legate de funcţionarea motorului, de exploatarea şi întreţinerea automobilului, şi nici cele privind reparaţiile necesare în caz de defecţiune, întrucît acestea constituie obiectul altor lucrări, de specialitate, accesibile celor care doresc să le studieze.

Scopul acestei cărţi este să pună la îndemîna maselor largi de îndrăgostiţi ai volanului, dornici să înveţe conducerea automobilului, toate noţiunile şi cunoştinţele elementare strict necesare unor conducători începători, la primele lor contacte cu automobilul, precum şi normele legale în vigoare privind circulaţia pe drumurile publice.

S-ar putea ca în cuprinsul lucrării, în dorinţa de a lămuri mai bine o problemă sau de a sublinia în mod deosebit anumite aspecte legate de conducerea automobilului, comportarea la volan sau normele de circulaţie, autorul să fi insistat asupra unor recomandări sau indicaţii, repetîndu-se în cadrul diferitelor capitole sau paragrafe. Să-i fie iertată această... lipsă, întrucît repetarea va contribui la o mai bună înţelegere şi memorare a chestiunilor abordate, la o mai uşoară însuşire a acestora.

Să nu uităm că pentru o însuşire cît mai bună a tehnicii conducerii nu sînt suficiente doar aptitudinile înnăscute, ci este necesară o practică îndelungată. Este adevărat că există oameni mai talentaţi în această privinţă, dar şi ei ajung buni conducători numai după ce au parcurs multe mii de kilometri în cele mai diferite condiţii şi împrejurări.

Astăzi conducerii automobilului i se acordă destul de mult timp şi atenţie (datorită mai ales condiţiilor tot mai grele de circulaţie în marile oraşe, marelui număr de autovehicule), dar vastitatea materialului ce trebuie însuşit şi multitudinea problemelor nu permit conducătorului începător să intre în toate detaliile, în aşa-zisele „mărunţişuri".

Scanned with OKEN Scanner

Tocmai de aceea atragem atenţia celor ce învaţă să conducă automobilul, că trebuie să ţină seama chiar de la început de toate aceste „mărunţişuri" care par lipsite de importanţă, neesenţiale, pentru că ignorîndu-le sau neacordîndu-le atenţia cuvenită, nu vor putea să devină buni conducători auto.

În ceea ce priveşte practica propriu-zisă a conducerii, absolut obligatorie în procesul de învăţare, ea se va face în locurile special rezervate pentru aceasta — aşa-numitele poligoane de învăţare a conducerii — atît în cazul celor ce urmează cursurile şcolilor speciale de conducători auto amatori, cît şi de către cei ce învaţă conducerea individual, pe automobile particulare. (Aceste „poligoane" sînt stabilite de către organele consiliilor populare şi ale miliţiei, atît în Capitală[1], cît şi în alte localităţi).

În speranţa că lucrarea îşi va atinge scopul propus, ajutîndu-i pe conducătorii începători în primii lor ...„paşi" pe patru roţi, în înţelegerea şi însuşirea „tainelor" automobilului şi conducerii lui, pînă la obţinerea unei adevărate măiestrii, le urăm mult calm, răbdare, spor la muncă şi... succes la examenul de conducător!

Sect. 1. *Poligonul Străuleşti* care cuprinde: şoseaua Străuleşti de la str. Coralilor pînă în faţa Gării Băneasa — unde şoseaua este întreruptă de calea ferată Bucureşti-Constanţa — apoi de-a lungul acestei linii ferate pînă la terminarea străzii.

Sect. 2. *Poligonul Moara Domnească:* şoseaua ce duce spre Moara Domnească, de la intersecţia cu şoseaua Bucureşti-Urziceni pînă la intrarea în sat.

Sect. 3. *Poligonul Cernica:* şoseaua Cernica, de la intersecţia cu şoseaua ce duce la ştrandul Cernica pînă la intrarea în comună.

Sect. 4. *Poligonul Glina:* şoseaua Cătelu — Glina, de la ieşirea din satul Cătelu spre satul Glina, pînă la intrarea în acest sat.

Sect. 5 şi 6. *Poligonul Măgurele — Jilava*: de la intersecţia cu str. Reactorului — drumul comunal Măgurele — Jilava — str. Odăii — str. 23 August — str. Mierlari-Mori şi legăturile dintre aceste străzi pînă în şoseaua Giurgiului (D.N. 5).

Sect. 7. *Poligonul Roşu:* Bd. Mare — str. Sf. Gheorghe — str. Mărăşeşti — str. G-ral Praporgescu — str. M. Eminescu şi str. Mărăşeşti.

Sect. 8. *Poligonul Bucureştii Noi:* fostul aerodrom M.F.A. — str. Nazarcea — str. Acetilenei — str. Malul Mare — str. Sf. Gheorghe — str. Mănăstirea Dealului.

Scanned with OKEN Scanner

CE TREBUIE SĂ ȘTIE FIECARE CONDUCĂTOR ÎNCEPĂTOR

Știm foarte bine cu toții că cea mai mare parte a automobiliștilor începători, cu mult înainte de a se urca la volanul automobilului, cercetează sau studiază chiar o mulțime de manuale, îndrumătoare, instrucțiuni, tot felul de lucrări tehnice și orice literatură de specialitate le cade în mînă, uitînd însă cu toții două lucruri esențiale, și anume : întîi că în ceea ce privește conducerea automobilului cuvîntul hotărîtor îl are *practica*, adică orele petrecute efectiv la volanul automobilului, și nu cărțile, și al doilea, că nu tot ce scrie în diversele cărți este aplicabil la automobilele lor.

Nu trebuie uitat faptul foarte important că, în general, condițiile de lucru ale motorului și mersul automobilului depind întru totul de conducătorul aflat la volan, adică de caracterul, temperamentul, vîrsta, sexul și alte particularități individuale, deci implicit de priceperea lui de a conduce automobilul.

Priceperea în conducerea automobilului, în executarea corectă și la timpul potrivit a tuturor comenzilor este cel puțin tot atît de importantă ca și întreținerea tehnică a vehiculelor.

Ce folos că am executat cu multă pedanterie — exact la termenele stabilite și la numărul de kilometri prevăzut în instrucțiuni — schimbarea uleiului și gresajele necesare, folosind unsori și uleiuri „speciale", procurate în acest scop, dacă printr-o singură cuplare defectuoasă a angrenajelor la schimbarea vitezei, însoțită de „scrîșnetul",

Scanned with OKEN Scanner

și „vaietul" respectiv, anulăm toată strădania aceasta, supunînd într-o clipită aceste piese unei uzuri echivalente cu cea provocată de o exploatare de cîteva luni.

Multe prejudicii sînt cauzate automobilului de către conducător datorită necunoașterii regimului de funcționare a motorului sau altor mecanisme.

Astfel, mulți automobiliști apasă deseori pînă la fund pedala de accelerație, menținînd o perioadă lungă de timp automobilul în viteză maximă, fără să-și dea seama că datorită acestui fapt are loc o uzură rapidă atît a motorului, cît și a automobilului în totul.

Aceasta pentru că, la turația maximă a motorului, cresc forțele dinamice care, supunînd piesele la o solicitare mare, produc o uzură mare a motorului. În această privință se recomandă să se circule cu o viteză a cărei mărime să fie de 2/3 pînă la 3/4 din viteza maximă. Accelerarea la maximum este deosebit de dăunătoare și la schimbarea vitezelor, cum ar fi demarajul prelungit în vitezele întîi, a doua sau a treia (cînd automobilul are patru viteze de mers înainte), sau la coborîrea pantelor, pentru că în asemenea situații turația arborelui cotit poate depăși limita maximă admisă și provoca astfel chiar distrugerea motorului.

Dar mai există și o altă categorie de conducători, opuși celor dintîi, și anume cei care au fobia turațiilor mari și care se complac în mersul încet.

Aceștia nu dau posibilitate motorului, după pornirea din loc, să dezvolte turația și viteza necesară, trec cît mai repede posibil în priză directă, și abia după aceea încearcă cu perseverență să ajungă la viteza normală, fără să ia în seamă „smuciturile" și trepidațiile autovehiculului. O asemenea „manieră" de conducere este la fel de dăunătoare pentru motor și pentru organele de transmisie ca și mersul cu turații prea mari.

Alți automobiliști, vrînd să frîneze cu ajutorul motorului, provoacă suprasolicitarea pieselor acestuia reducînd brusc accelerația cînd viteza este cuplată, iar unii pornesc motorul din mers. Trebuie să reținem că în toate aceste cazuri organele de transmisie, în special, suferă

Scanned with OKEN Scanner

foarte mult, iar frînarea puternică cu motorul în viteza a doua poate duce chiar la distrugerea mecanismelor automobilului.

De aceea este foarte important ca la conducerea automobilului să se aleagă regimul corect de deplasare a autovehiculului, evitîndu-se prin aceasta nu numai accidentele, ci şi suprasolicitarea motorului, deci prelungindu-i-se viaţa.

În ultimul timp, datorită numărului din ce în ce mai mare de vehicule[1] şi vitezei de circulaţie sporite, circulaţia pe şoselele ţării, şi în special în localităţi (în oraşele mari şi mai ales în Capitală), devine cu fiecare zi tot mai complicată, tot mai dificilă, încît conducătorii autovehiculelor trebuie să dea dovada unei adevărate măiestrii.

Dar adevărata măiestrie în conducerea automobilului nu se poate obţine numai prin studierea literaturii de specialitate, a manualelor privind conducerea sau a regulilor şi semnelor de circulaţie, pentru că toate acestea nu pot înlocui *practica* conducerii.

Iscusinţa în conducere se capătă din îmbinarea unui bagaj suficient de cunoştinţe tehnice privind automobilul, cu antrenamentul continuu, cu practica zilnică, cu experienţa. Experienţa personală în conducere trebuie dublată însă de un dezvoltat simţ autocritic, pentru că altfel nu ne vom da seama cînd am greşit şi cînd am procedat bine, şi chiar după mai mulţi ani de conducere vom fi încă departe de ceea ce se cheamă adevărată măiestrie.

Pentru ca să te simţi degajat la volanul automobilului, iar conducerea să nu constituie o caznă, trebuie să fii un bun şi iscusit conducător. Faptul că ai obţinut un carnet de conducere nu înseamnă întotdeauna că eşti un bun conducător, dar oricine are acest carnet poate ajunge la o adevărată iscusinţă, chiar dacă nu este înzestrat cu aptitudini deosebite sau talent: singurul lucru important este antrenamentul bine gîndit, raţional, asiduu şi, dacă se poate, zilnic.

1 Dacă în anul 1922 pe şoselele şi străzile din întreaga lume circulau 19 000 000 de automobile, în 1938 ele au ajuns la 43 000 000, pentru ca în prezent, conform ultimelor date statistice, cifra lor pe întreg globul să fie de peste 150 000 000 autovehicule, ceea ce este într-adevăr impresionant!

Scanned with OKEN Scanner

Fără doar şi poate că numai cel ce cunoaşte construcţia, mecanismele şi regulile de exploatare ale automobilului poate deveni un bun conducător. Cunoscînd bine toate procesele ce au loc în timpul funcţionării automobilului, el va evita suprasolicitările, uzura rapidă a pieselor şi va obţine din partea motorului maximum de randament cu minimum de uzură. De asemenea, el va putea înlătura singur micile defecţiuni survenite în exploatare, pe parcurs, fără a fi nevoit să apeleze de fiecare dată, pentru orice defecţiune neînsemnată, la ajutorul altora.

Un adevărat conducător nu va afirma niciodată că a ajuns la perfecţiune în conducerea automobilului, în timp ce mulţi începători, lipsiţi de experienţă, se cred „aşi" ai volanului şi, ceea ce este şi mai rău, se comportă ca atare. Această încredere în sine şi automulţumire a conducătorilor lipsiţi de fapt de măiestrie (adesea chiar de priceperea elementară) este foarte periculoasă, atît pentru ei cît şi pentru ceilalţi conducători sau pietoni. *Ei constituie un adevărat pericol public.*

Să nu uităm şi un alt factor important şi anume : conducerea cu pricepere a automobilului, împletită cu dragostea pentru autovehicul, contribuie la o mai bună conservare a părţii lui materiale, mărindu-i de cîteva ori durata de exploatare.

Plăcerea, satisfacţia pe care ţi-o dă conducerea unui automobil este cu atît mai mare, cu cît mai înaltă este iscusinţa cu care conduci.

Pentru că un bun conducător, avînd cunoştinţe şi experienţă, nu poate fi luat prin surprindere, el reacţionează prompt în împrejurările cele mai neaşteptate, fiind totdeauna gata să acţioneze aşa cum o cer condiţiile de circulaţie survenite la un moment dat şi evitînd astfel accidentele şi „întîmplările" neplăcute.

Dacă stai alături de el şi-i urmăreşti acţiunile, nu poţi decît să-i admiri mişcările precise şi calme, modul corect şi rapid în care rezolvă problemele circulaţiei prin locurile aglomerate, uşurinţa, felul degajat şi totuşi ferm, sigur în care conduce automobilul, fără smucituri, frînări bruşte sau viraje care te aruncă cînd într-o parte, cînd într-alta.

Scanned with OKEN Scanner

Conducătorul nepriceput sau lipsit de răspundere pune în pericol atît propria sa viaţă, cît şi viaţa cetăţenilor pe lîngă care trece. Iar cel care nu urmăreşte să ajungă la o anumită măiestrie în conducere, mulţumindu-se să circule „cum a apucat“ să înveţe, comite în mod conştient o greşeală inadmisibilă : atentează la vieţile a mii de oameni nevinovaţi !

Un asemenea conducător trebuie să înţeleagă că dacă pînă atunci nu a avut accidente, faptul se datoreşte exclusiv întîmplării şi nu calităţilor lui de „as“ al volanului.

Un bun conducător trebuie să îndeplinească anumite condiţii, trebuie să aibă anumite însuşiri : astfel, un om distrat nu va putea niciodată să conducă automobilul în mod ireproşabil. El poate să cunoască la perfecţie construcţia şi funcţionarea automobilului, dar dacă nu are spirit de observaţie şi-i lipseşte aptitudinea de a-şi concentra atenţia asupra esenţialului într-o împrejurare oarecare, calităţile lui de conducător lasă de dorit.

Un conducător trebuie să vadă, să observe tot ce se petrece în preajma autovehiculului pe care-l conduce. El trebuie să fie în stare să-şi mobilizeze întotdeauna atenţia la momentul oportun, făcînd în mod sistematic exerciţii pentru formarea şi dezvoltarea acestei însuşiri atît de preţioase în practica conducerii.

Observînd cu atenţie şi memorînd tot ce se întîmplă pe parcurs, chiar şi lucrurile nesemnificative, conducătorul îşi exersează, îşi antrenează spiritul de observaţie, ceea ce, cu timpul, îi va fi de mare folos la volan.

Dar nu este suficient să observăm ce se petrece în preajma noastră atunci cînd ne aflăm la volanul unui autovehicul, ci trebuie să şi tragem concluzii juste în legătură cu cele observate.

Astfel, dacă observăm în faţa noastră un pieton care şovăie în mijlocul străzii, ne putem aştepta ca el să se întoarcă din drum sau să continue traversarea, de aceea trebuie să fim pregătiţi pentru ambele eventualităţi, reducînd viteza, frînînd din timp automobilul.

Scanned with OKEN Scanner

Cînd întîlnim în calea noastră țărani (în preajma pieţelor, autogărilor, gărilor) trebuie să fim mai atenţi, pentru că aceştia reacţionează altfel la apariţia în imediata lor apropiere a unui automobil, decît orăşenii obişnuiţi cu circulaţia intensă.

În zilele cînd în localitate au loc mari competiţii sportive sau serbări populare trebuie să fim mai atenţi, mai precauţi ca de obicei, fiindcă în astfel de zile (mai ales înainte şi după meciuri) oamenii sînt mai surescitaţi, mai puţin stăpîni pe gesturile lor şi deci constituie un pericol mai mare pentru automobilişti. Acest lucru este valabil şi în zilele marilor manifestaţii populare, mai ales după demonstraţie, cînd toată lumea caută să ajungă acasă şi nu este de loc atentă la modul în care circulă.

Jocurile copiilor, chiar în curţi, dar mai ales pe stradă, trebuie să fie tot timpul în atenţia noastră, întrucît în toiul şi larma jocului copiii se pot uşor repezi direct sub roţile autovehiculului pe care-l conducem ; în asemenea situaţii, nici o măsură de precauţie nu este exagerată, dimpotrivă.

Cînd circulăm într-o coloană de automobile atenţia noastră trebuie să se îndrepte nu numai spre autovehiculele din faţă (ca să vedem dacă nu frînează, o iau la stînga sau la dreapta etc.), ci şi spre cele din spate, pentru a şti ce se petrece în urma noastră (lucrul acesta se realizează prin oglinda retrovizoare), mai ales cînd vrem să schimbăm rîndul (banda pe care circulăm), să virăm etc.

Un bun conducător nu trebuie să conteze niciodată pe atenţia şi corecta comportare a pietonilor şi a celorlalţi conducători, ci numai pe propria sa măiestrie şi pe frînele automobilului său ; numai în felul acesta el va putea evita accidentele.

Atenţiei noastre nu trebuie să-i scape, în nici un caz, semnele de circulaţie plantate pe străzi sau, afară din oraş, de-a lungul drumului, întrucît aceste semne au o importanţă covîrşitoare pentru circulaţie, mai ales în punctele aglomerate.

Un rol de seamă în buna funcţionare a motorului îl are presiunea uleiului, temperatura apei din radiator, încărca-

Scanned with OKEN Scanner

rea bateriei, nivelul benzinei etc.; de aceea atenţia noastră trebuie distribuită şi asupra aparatelor de pe tabloul de bord, pentru ca la cea mai mică abatere de la normal să luăm măsurile impuse de împrejurări.

Trebuie respectate cu cea mai mare strictețe regulile de circulaţie şi indicaţiile celui care dirijează circulaţia, chiar dacă uneori ele ni se par nejustificate ; nu trebuie să uităm că aceste reguli reprezintă rodul unei experienţe de ani de zile din diferite ţări şi au drept scop securitatea dumneavoastră, a automobilului pe care-l conduceţi, a pietonilor şi a celorlalţi conducători.

În nici o împrejurare şi sub nici un motiv *nu trebuie să riscăm* cînd sîntem la volan ; riscul poate să însemne o nenorocire şi nu are niciodată justificare.

Fiţi prevenitor şi politicos, pentru că comportîndu-vă în acest fel uşuraţi munca celorlalţi conducători, uşurînd totodată circulaţia. Astfel, dacă cineva vrea să vă depăşească lăsaţi-l s-o facă, nu vă angajaţi într-o cursă nebunească, încercînd puterea motorului (chiar dacă aveţi o maşină mai mare şi mai puternică) ; această întrecere s-ar putea termina deplorabil (în şanţ).

Nu vă încăpăţînaţi să menţineţi faza lungă (cînd circulaţi după căderea întunericului) numai pentru că autovehiculul care vine din sens opus „se ambiţionează“ să nu comute faza ; asemenea ambiţii pot fi fatale amîndurora. E preferabil să vă opriţi la marginea drumului, numai cu luminile de poziţie aprinse, lăsîndu-l pe „ambiţios“ să treacă, iar după aceea să vă vedeţi de drum.

Nu uitaţi să semnalizaţi din timp orice manevră, prevenindu-i astfel pe pietoni şi pe ceilalţi conducători asupra intenţiilor pe care le aveţi ; numai aşa veţi fi totdeauna în legalitate şi în siguranţă.

Un mare număr de accidente se datoresc stării de somnolenţă a conducătorului aflat la volan. Starea de somnolenţă nu este provocată întotdeauna de oboseală, ci uneori şi de uniformitatea şi monotonia drumurilor, de suspensiile prea bune ale autovehiculelor moderne, de temperatura prea ridicată din interiorul automobilului.

În urma cercetărilor întreprinse s-a constatat că cea mai mare parte a conducătorilor, după două ore de mers con-

Scanned with OKEN Scanner

tinuu, pe timp de iarnă, cu caloriferul în funcţiune, deşi păreau complet treji şi întreţineau chiar o conversaţie, de fapt erau într-o stare de somnolenţă, timpul de reacţie al acestora mărindu-se de 10—20 de ori.

Instalarea în automobil a unui aparat de radio contribuie la reducerea stării de somnolenţă a conducătorului în cazul deplasărilor lungi, efectuate afară din oraş şi, dimpotrivă, face să crească pericolul de accidente în cazul circulaţiei prin oraş, deoarece transmisia de la radio îl distrage pe conducător, micşorîndu-i atenţia.

În lipsa unui aparat de radio, dacă vă simţiţi obosit sau sînteţi nedormit, este recomandabil să cîntaţi cu voce tare, cît mai puternic, fără să ţineţi cont de pasageri.

Datele statistice arată că, în medie, din zece accidente de circulaţie nouă se întîmplă din vina directă a conducătorilor şi numai unul se datorează altor cauze, cum ar fi circulaţia prea intensă (aglomeraţie), defecţiunile de ordin tehnic ale autovehiculelor, starea proastă a drumurilor etc.

Acest lucru are următoarea explicaţie : majoritatea conducătorilor de autovehicule sau nici nu-şi pun problema securităţii circulaţiei, sau o tratează cu multă uşurinţă. Urmarea acestei atitudini : depăşirea vitezei legale, depăşirea altor vehicule în locuri interzise, ignorarea sau neglijarea unor reguli elementare de igienă personală, precum şi a unor stări fizice sau psihice anormale.

Fiecare conducător trebuie să ştie ce înseamnă o bună formă sportivă — adică o bună stare a sănătăţii, o bună dispoziţie fizică şi psihică în timpul şederii la volan. Orice durere sau indispoziţie fizică, cît de mică, orice tulburare psihică au repercusiuni asupra modului de a conduce automobilul şi constituie cauzele diferitelor accidente de circulaţie sau întîmplări neplăcute.

Conform unor statistici recente s-a constatat că sistemul nervos al unei persoane care conduce un autovehicul este supus la un mare număr de solicitări. Astfel, pe o distanţă de 1 kilometru, cînd se circulă cu o viteză de 70—80 km pe oră, deci într-un interval de timp de circa 50 secunde, conducătorul recepţionează 15 semnale optice şi 5 auditive, care necesită luarea unui număr de 18 hotărîri di-

Scanned with OKEN Scanner

ferite. Normal că, în asemenea condiţii, individul respectiv trebuie să aibă un sistem nervos sănătos, echilibrat şi antrenat, care să poată face faţă unor asemenea cerinţe.

Un specialist în probleme de medicină a circulaţiei pe drumurile publice, din R. F. a Germaniei, măsurînd pulsul şi tensiunea la un număr de 400 conducători auto, a constatat că acceleraţia pulsului lor creşte cu circa 10—20% în circulaţia pe străzi fără aglomeraţie, cu peste 20% în cazul unei circulaţii intense (în marile aglomerări) şi cu aproape 70—80% în situaţiile dificile.

În ceea ce priveşte persoanele cu afecţiuni ale inimii, acelaşi medic a afirmat că, în cazul lor, tensiunea nervoasă de această natură (provocată de condiţiile de circulaţie dificile) poate duce în anumite situaţii la infarct miocardic.

Alcoolul. Una din cauzele frecvente ale accidentelor este consumul de alcool chiar în cantităţi mici şi influenţa acestuia asupra organismului.

Există conducători cre nu-şi dau seama de influenţa nefastă a alcoolului asupra organismului omenesc şi se urcă la volanul automobilului în stare de ebrietate, provocînd accidente grave.

Acest lucru se întîmplă pentru că, în multe cazuri, aflîndu-se sub influenţa unei cantităţi reduse de alcool, într-o uşoară stare de ebrietate, aceşti conducători privesc lucrurile cu multă uşurinţă, fără să ţină seama de pericolul ce-i ameninţă, iar în altele, pentru că nu au suficiente cunoştinţe despre acţiunea alcoolului asupra organismului omenesc în general.

La volan nu se urcă de obicei oameni complet beţi, ci într-o stare de uşoară ebrietate, pe care doza redusă de alcool introdus în organism îi face să nu mai aibă o atitudine critică faţă de starea lor şi de condiţiile înconjurătoare, le micşorează viteza reacţiilor, făcîndu-i să-şi supraestimeze propriile calităţi de conducător.

Unii conducători nu consideră berea drept băutură alcoolică dăunătoare şi, cînd se află la volan, o tratează ca atare. De aceea este bine să le reamintim că numai două pahare de bere dau o concentraţie de 50 mg alcool la

Scanned with OKEN Scanner

100 g de sînge, ceea ce, în cazul multor conducători, reprezintă limita care, o dată depăşită, duce la accidente. De asemenea, cercetările medicale au demonstrat că creşterea în continuare a concentraţiei de alcool în sînge pînă la 100 mg alcool la 100 g sînge (reprezentînd, de fapt, numai patru pahare de bere) face să crească mult, la conducătorii respectivi, pericolul de accidente.

Cercetările şi statisticile au arătat că orice om care are în organism o proporţie de 1,5 g alcool la 1 l de sînge (1,5‰) este în stare de ebrietate; iar viteza de reacţie a ochilor, atît de importantă şi necesară în timpul conducerii, scade considerabil cînd sîngele conţine numai 0,6‰ alcool.

Alcoolul consumat ajunge pe calea vaselor sanguine la toate organele şi ţesuturile corpului omenesc, concentrîndu-se mai ales în creier, ficat, muşchi.

Or, noi ştim foarte bine că creierul dirijează şi coordonează activitatea întregului organism, iar sub influenţa alcoolului acest organ extrem de complicat şi de sensibil, care conduce toate procesele vitale, începe mai întîi să lucreze mai repede, pentru ca apoi să reacţioneze din ce în ce mai lent, pînă la completa sa ieşire din funcţiune.

În această situaţie omul pierde simţul răspunderii, începe să acţioneze numai prin reflexe, adică inconştient. Aceasta se întîmplă însă numai atîta timp cît acţiunile respective nu necesită activitate mintală sau reacţii deosebite.

Este bine de ştiut că eliminarea alcoolului din organism se face lent şi depinde atît de cantitatea de alcool, cît şi de constituţia fizică a individului. Astfel, două halbe de bere şi un pahar de băutură alcoolică (spirtoasă) vor fi eliminate din organism cel mai devreme în trei, iar cel mai tîrziu în şase ore, în funcţie de individ. Iar cu cît este mai mare cantitatea de alcool consumată, cu atît mai mult timp este necesar pentru eliminarea lui din organism.

Somnul are asupra procesului de eliminare a alcoolului din organism o influenţă foarte redusă, iar în unele cazuri somnul adînc *poate chiar întîrzia* acest proces. De aceea se afirmă de către medici că un somn de opt ore nu este totdeauna suficient pentru „dezintoxicarea“ organismului, în cazul unei mari concentraţii de alcool în sînge.

Scanned with OKEN Scanner

Ţinînd seama de toate acestea, un conducător conştient nu se va urca niciodată, sub nici un motiv, la volanul automobilului, atunci cînd se află sub influenţa alcoolului, pentru a nu pune în pericol viaţa sa şi a altora.

Fumatul are şi el o influenţă directă asupra securităţii circulaţiei, deşi majoritatea conducătorilor de autovehicule nu ştiu sau nu se gîndesc la aceasta.

Intoxicarea cronică a organismului cu nicotină, datorită fumatului, duce nu numai la tulburarea celor mai importante funcţii ale acestuia, ci şi la dereglarea activităţii nervoase superioare. Datorită fumatului, capacitatea de muncă scade, iar oboseala şi surmenajul survin mai repede.

Nicotina are de asemenea o influenţă nefastă şi asupra vederii (a ochilor), făcînd să scadă agerimea acesteia. De aceea este bine ca cel puţin în orele cînd ne aflăm la volan, să ne abţinem de la fumat scutind astfel organismul de otrava nicotinei.

Nu trebuie neglijat nici pericolul de incendiu, întrucît adeseori scrumul de ţigară, căzut din neatenţie pe tapiţeria automobilului sau pe îmbrăcăminte (mai ales în timpul mersului, cînd scrumul scuturat pe fereastra deschisă este împins de curent în interior), poate provoca un incendiu cu urmări grave.

O altă cauză a accidentelor de circulaţie — care trebuie şi poate fi evitată — este starea de oboseală exagerată şi mai ales surmenajul conducătorului aflat la volan.

Datorită acestora capacitatea de muncă scade, slăbeşte atenţia, vederea îşi pierde din agerime şi conducătorul nu mai vede drumul cu aceeaşi claritate, scade puterea de înţelegere a situaţiilor ce survin în timpul circulaţiei şi, implicit, de rezolvare corectă a acestora. Mişcările conducătorului devin mai lente, viteza reacţiilor şi precizia lor nu mai sînt ca cele normale.

Starea de oboseală este extrem de periculoasă mai ales în circulaţia pe întuneric (pe-nserat sau noaptea), întrucît adeseori conducătorul adoarme la volan şi provoacă accidente.

Nu este admisibilă de asemenea conducerea automobilului de către oameni cu temperatura ridicată (datorită

Scanned with OKEN Scanner

unei boli), pentru că temperatura peste cea normală duce la slăbirea și la dereglarea celor mai importante funcții ale organismului și în special a atenției, fapt care poate avea urmări grave.

Conducătorul trebuie să acorde mai multă atenție călirii organismului, mai ales prin mijloacele educației fizice și sportului. Călirea ferește organismul de răceală, îl face mai rezistent față de diferite boli, mai puternic. Numai așa el va putea face față solicitărilor adeseori mari și de lungă durată, deoarece este știut că viața modernă impune uneori organismului eforturi mari, cum ar fi deplasări la volan de 300—400 km, circulația pe timpul nopții pe mari distanțe sau pe șosele aglomerate.

Automobilul poate oferi celui care-l conduce multe bucurii, plăceri și satisfacții, dar în același timp, dacă la volanul lui se află un om nepriceput, neatent sau lipsit de răspundere, automobilul poate deveni un pericol public.

Uneori la volan se urcă oameni care n-au acordat pregătirii de conducător atenția și seriozitatea cuvenite, și, ca urmare a atitudinii lor lipsite de răspundere față de îndatoririle, de obligațiile conducătorului, pot cauza, fără voia lor, accidente, provocînd victime omenești și pagube materiale.

De aceea este apt să conducă automobilul numai cel ce privește cu toată seriozitatea și răspunderea necesare îndatoririle sale de conducător, care își însușește temeinic toate deprinderile conducerii, are o atitudine autocritică față de propria sa comportare la volan, ține seama de toate cele arătate în paginile precedente, cunoaște la perfecție și respectă cu strictețe regulile de circulație pe drumurile publice.

Scanned with OKEN Scanner

CUNOAȘTEREA ORGANELOR DE COMANDĂ ALE AUTOMOBILULUI ȘI A APARATELOR DE CONTROL (TABLOUL DE BORD)

Înainte de a trece la învățarea acțiunilor necesare pentru pornirea motorului și conducerea automobilului în timpul mersului, se impune cunoașterea temeinică a organelor de comandă ale automobilului și a aparatelor de control (tabloul de bord). Fără a cunoaște bine care sînt aceste organe și aparate, care este rolul lor și modul cum trebuie acționate, nu vom putea învăța tehnica și procedeele de conducere și manevrare a automobilului.

De aceea învățarea conducerii trebuie începută cu studierea atentă a organelor de comandă și aparatelor de control ale tabloului de bord (becuri, ace indicatoare etc.) pînă la familiarizarea cu aceste organe și aparate, în așa fel încît, ulterior, ele să poată fi folosite cu promptitudine în condițiile impuse de conducerea automobilului în cele mai dificile împrejurări.

Este de asemenea indicat ca toate manetele, pedalele, butoanele să fie văzute și *în stare de funcționare*, adică *în timpul acționării lor* de către un conducător.

Așa ar fi apăsarea pedalei de accelerație (cu efectul respectiv), apăsarea și revenirea pedalei ambreiajului, schimbarea vitezelor cu ajutorul manetei, conectarea luminii și a semnalizatoarelor de viraj. Totodată, se vor urmări aprinderea lămpii de control sau devierea acului ampermetrului după conectarea aprinderii, indicațiile date de indicatorul de temperatură a apei din instalația de

Scanned with OKEN Scanner

răcire, de indicatorul de nivel al combustibilului, de indicatorul de presiune a uleiului, de vitezometru şi de contorul kilometrilor parcurşi, atît în timpul cît motorul este oprit, cît şi în timpul funcţionării lui (sau mersului automobilului).

Concomitent cu aceasta, conducătorul începător va primi explicaţiile necesare cu privire la funcţionarea şi rolul tuturor acestora în timpul conducerii automobilului, ca şi la modul de acţionare.

Care sînt organele de comandă, aparatele de control şi întrerupătoarele automobilului ?

Volanul automobilului serveşte pentru imprimarea şi păstrarea unei anumite direcţii de deplasare şi pentru schimbarea acesteia în timpul mersului înainte sau înapoi. Conducătorul, acţionînd asupra volanului, transmite, prin mecanismul de direcţie, efortul respectiv la roţile din faţă ale automobilului, făcîndu-le să se întoarcă în direcţia de mers necesară.

În general, la un automobil în bună stare (ale cărui roţi au unghiurile de montaj prescrise), cele două roţi din faţă au singure tendinţa de a se deplasa în linie dreaptă, fără să mai fie nevoie să acţionăm asupra lor cu ajutorul volanului (adică să le „îndreptăm").

De aceea, pe un drum drept, mai mult sau mai puţin neted şi orizontal, conducătorul nu este nevoit să depună nici un efort pentru a menţine volanul în poziţia necesară mersului în linie dreaptă, iar roţile din faţă ale automobilului, atunci cînd sînt deviate într-o parte sau alta de uşoara mişcare a volanului sau de către şocurile provocate de neregularităţile drumului respectiv, revin aproape de la sine în poziţia lor iniţială (de mers în linie dreaptă).

Aceasta explică de ce rotirea volanului într-o parte sau alta cere din partea conducătorului un efort mai mare decît readucerea acestuia în poziţia corespunzătoare deplasării în linie dreaptă.

Astfel, de multe ori, după efectuarea virajului este suficient să eliberăm doar volanul, ca acesta să revină singur la poziţia dinainte (a mersului în linie dreaptă), ceea ce uşurează şi simplifică mult manevrarea volanului.

Scanned with OKEN Scanner

Autoturismele fabricate în ultimii ani, în marea lor majoritate, sînt prevăzute cu un volan cu numai două brațe (spițe), deoarece pe lîngă faptul că permite o bună observare în timpul mersului a aparatelor de pe tabloul de bord, situate în spatele volanului, este și ușor de ținut și manevrat.

Pedala de accelerație pentru acționarea clapetei de admisiune a carburatorului are rolul de a deschide sau închide clapeta de admisiune a carburatorului. Astfel, la apăsarea pedalei de accelerație, clapeta de admisiune a carburatorului se deschide, lăsînd să pătrundă în cilindri o cantitate mai mare de amestec carburant și făcînd să crească turația și deci puterea motorului. Și invers, la eliberarea pedalei de accelerație, clapeta de admisiune a carburatorului se închide, cantitatea de amestec carburant scade, iar turația și, o dată cu ea, puterea motorului se reduc.

Pedala ambreiajului servește pentru cuplarea sau decuplarea ambreiajului, adică pentru realizarea sau desfacerea legăturii dintre motorul automobilului și cutia de viteze a acestuia.

Prin apăsarea pedalei ambreiajului, acesta se decuplează, făcînd ca efortul motorului să nu se transmită cutiei de viteze a automobilului, iar prin lăsarea liberă a pedalei, ambreiajul se cuplează, transmițînd efortul motorului aflat în funcțiune cutiei de viteze și punînd astfel automobilul în mișcare.

În general, pedala ambreiajului trebuie să aibă o cursă liberă („moartă") de circa 20—30 mm.

Maneta (pîrghia) de schimbare a vitezelor, care poate fi montată atît pe capacul cutiei de viteze, cît și pe coloana arborelui de direcție, lîngă volan, servește la schimbarea vitezelor în timpul mersului, permite mersul înapoi, precum și fixarea ei în punctul mort pentru mersul în gol al motorului.

Pozițiile manetei de schimbare a vitezelor la cutiile cu 3, 4 și mai multe viteze diferă de la un tip de autovehicul la altul ; de aceea conducătorul trebuie să se obișnuiască mai întîi cu schema respectivă, și abia după aceea să învețe acționarea manetei.

Scanned with OKEN Scanner

Pedala frînei de picior acționează asupra mecanismului de frînare a tuturor roților automobilului și servește la încetinirea mersului automobilului (reducerea vitezei), ca și la oprirea acestuia în loc.

Apăsînd pedala frînei de picior, conducătorul pune în funcțiune mecanismul de frînare a roților, iar eliberînd-o face ca — prin revenirea acestui mecanism la poziția inițială — frînarea să înceteze și pedala să revină la loc.

Pedala frînei de picior trebuie să aibă o cursă liberă de circa 10—15 mm.

Maneta (pîrghia) frînei de mînă servește în general pentru frînarea automobilului oprit pentru staționare, parcare sau în pantă, împiedicîndu-l astfel să se deplaseze singur. Ea este prevăzută cu un dispozitiv pentru reținerea în poziție de frînare.

În cazuri de forță majoră, cînd frîna de picior nu răspunde la comenzi, se va folosi — în mod excepțional — frîna de mînă.

Butonul sau *maneta clapetei de pornire* sau *de aer (șocul) a carburatorului* se folosește pentru îmbogățirea amestecului carburant din carburator, mai ales în timpul pornirii (la rece) și încălzirii motorului. La acționarea butonului (manetei), prin tragere, clapeta respectivă a carburatorului se închide și amestecul carburant obținut devine mai bogat, iar prin împingerea la loc clapeta se deschide, sărăcind amestecul (aducîndu-l la normal).

Butonul de acționare manuală a accelerației servește pentru creșterea turației motorului în caz de nevoie, mai ales în timpul încălzirii acestuia sau a reglării lui.

Prin tragerea butonului clapeta de admisiune a carburatorului se deschide, mărind turația motorului, iar prin împingerea lui ea se închide și turația scade.

Contactul de aprindere (întrerupătorul) servește la conectarea sau deconectarea (întreruperea) curentului cu ajutorul cheii de contact : rotirea cheii spre dreapta conectează aprinderea, iar rotirea spre stînga, în poziția inițială, o deconectează.

Butonul sau *inelul claxonului,* montat de obicei pe volan, servește pentru punerea în funcțiune (conectarea)

Scanned with OKEN Scanner

claxonului : la apăsarea butonului claxonul se conectează, emiţînd semnalul sonor, iar la eliberarea acestuia, claxonul se deconectează.

Comutatorul de lumină manual este destinat aprinderii (conectării) lanternelor de poziţie de sub faruri sau a fazei scurte a farurilor (a lămpilor mici din interiorul farurilor), a fazei lungi a farurilor, a lanternelor din spate, precum şi a luminii albe a numărului de circulaţie din spatele automobilului.

Comutatorul de picior sau *maneta de pe arborele direcţiei pentru luminile farurilor (fazelor)* serveşte la comutarea fazelor farurilor automobilului de la faza lungă la faza scurtă şi invers, prin apăsarea butonului cu piciorul stîng şi eliberarea lui, sau prin manevrarea manetei.

Maneta sau *butonul semnalizatoarelor de direcţie* serveşte la punerea în funcţiune (conectarea) a semnalizatoarelor luminoase de pulsaţie pentru semnalizarea virajelor (dreapta-stînga) sau a depăşirilor. Maneta este montată de obicei pe arborele de direcţie, iar butoanele pe panoul tabloului de bord.

De obicei, o dată cu conectarea luminilor pulsatorii din faţa automobilului, din spatele lui şi a celor laterale (din stînga sau dreapta) pe tabloul de bord se aprind şi lămpi de control care indică funcţionarea semnalizatoarelor respective.

Întrerupătorul pentru iluminatul tabloului de bord conectează lămpile care luminează aparatele de control montate acolo, făcînd posibilă observarea indicaţiilor acestor aparate.

Pedala de cuplare a demarorului serveşte pentru pornirea motorului automobilului, după ce aprinderea a fost conectată, iar pedala de ambreiaj apăsată pînă la debreiere (cu maneta schimbătorului de viteză la punctul mort).

La maşinile moderne acţionarea demarorului se face prin întoarcerea în continuare a cheii de contact înspre dreapta, depăşind prima poziţie a acesteia, care reprezintă poziţia de conectare a instalaţiei de aprindere a motorului.

Scanned with OKEN Scanner

Demarorul nu trebuie ţinut cuplat mai mult de 4—5 s, iar în cazul cînd motorul nu porneşte, demarorul se va cupla din nou după 10—12 s, evitîndu-se în acest fel descărcarea bateriei de acumulatoare.

Întrerupătorul ştergătoarelor de parbriz serveşte la pornirea şi oprirea ştergătoarelor parbrizului pe vreme de ploaie sau ninsoare.

Butonul de conectare a încălzitorului parbrizului serveşte la încălzirea cu aer cald a parbrizului, evitîndu-se în felul acesta aburirea lui pe vreme rece. De cele mai multe ori însă nu există un buton special pentru conectarea încălzitoarelor de parbriz, încălzirea parbrizului făcîndu-se de la instalaţia de încălzire a automobilului.

De asemenea, automobilul mai este prevăzut cu o manetă de comandă a jaluzelelor radiatorului, cu maneta pentru închiderea capotei (din interiorul maşinii), maneta de acţionare a caloriferului, bricheta electrică, oglinda retrovizoare etc., etc.

Un bun conducător nu trebuie să minimalizeze rolul *oglinzii retrovizoare* în conducerea automobilului, mai ales în anumite împrejurări. Bineînţeles că pentru a fi de un real folos, oglinda retrovizoare trebuie să fie montată în aşa fel, încît să nu-l stînjenească pe conducător şi totodată să-i dea posibilitatea să vadă tot ce se petrece în spatele automobilului pe care-l conduce.

La unele automobile oglinda retrovizoare este montată în interior, în partea de sus a parbrizului, în aşa fel ca simpla ridicare a privirii să-i dea posibilitatea conducătorului aflat la volan să se orienteze; la altele, oglinzile retrovizoare sînt montate şi în faţă, pe aripi (sau numai acolo), permiţînd o bună observare a vehiculelor din spate, mai ales cînd ele intră în depăşire.

Astfel, pe parcurs, oglinda retrovizoare vă ajută să vă daţi seama la ce distanţă se află vehiculul care vine din spate sau cel ce vrea să vă depăşească.

Deşi nu vă aruncaţi decît fugitiv şi doar din cînd în cînd privirea în oglinda retrovizoare, ea vă ajută să vă orientaţi în condiţii de drum, în funcţie de ceea ce se petrece în spate.

Scanned with OKEN Scanner

De asemenea oglinda retrovizoare vă poate fi de un real folos în cazul manevrei de mers înapoi, bineînțeles dacă v-ați obișnuit să apreciați corect prin oglindă distanțele și dimensiunile.

Ampermetrul sau *lampa de control* servește pentru controlul încărcării sau descărcării bateriei de acumulatoare. Devierea spre semnul + (plus) a acului ampermetrului înseamnă încărcarea bateriei de acumulatoare, iar devierea lui spre semnul — (minus) semnalizează descărcarea. În cazul lămpii de control, aprinderea acesteia înseamnă descărcarea bateriei de acumulatoare.

Cînd aprinderea este conectată, iar motorul nu funcționează sau funcționează la o turație redusă, acul ampermetrului este deviat spre semnul — (minus), respectiv lampa de control este aprinsă, indicînd descărcarea bateriei de acumulatoare.

Cînd motorul funcționează la turații mari sau mijlocii acul ampermetrului trebuie să devieze spre semnul + (plus), respectiv lampa de control trebuie să se stingă, indicînd încărcarea bateriei de acumulatoare.

În cazul cînd bateria de acumulatoare este bine încărcată, acul ampermetrului trebuie să oscileze în jurul cifrei 0 (zero) de pe cadran.

Lampa de control se deosebește de ampermetru prin faptul că nu ne indică valoarea curentului de încărcare sau descărcare a bateriei de acumulatoare.

Indicatorul nivelului combustibilului din rezervor ne dă posibilitatea să știm în orice moment cantitatea de carburant existentă în rezervorul automobilului și funcționează numai atunci cînd aprinderea este conectată. El este gradat în fracțiuni, indicînd părți din capacitatea totală a rezervorului, dar nu arată întotdeauna cu mare precizie cantitatea de combustibil. La unele automobile, cînd benzina din rezervor a scăzut pînă la o anumită cantitate („pe rezervă"), acest lucru este semnalizat de aprinderea unui bec-semnal.

Indicatorul temperaturii apei, care funcționează numai atunci cînd aprinderea este conectată, servește pentru controlul funcționării instalației de răcire a

Scanned with OKEN Scanner

motorului. Atunci cînd motorul este încălzit normal (în stare de funcţionare) temperatura apei sau a lichidului de răcire trebuie să fie de 70—80° C. Uneori, rolul indicatorului îl joacă un bec care se aprinde atunci cînd temperatura apei din instalaţia de răcire trece de cea normală, semnalîndu-ne în felul acesta pericolul supraîncălzirii motorului.

Indicatorul presiunii uleiului ne dă posibilitatea să controlăm în mod permanent, în timpul mersului, funcţionarea instalaţiei de ungere a motorului, adică presiunea normală a uleiului la diferite turaţii, indicată de firma producătoare prin instrucţiunile tehnice ale automobilului.

În locul acestui indicator unele automobile au un bec, care se aprinde cînd presiunea uleiului din instalaţia de ungere nu este cea normală. La conectarea aprinderii acest bec se aprinde, dar trebuie să se stingă la cîteva secunde după pornirea motorului.

Vitezometrul (spidometrul) ne indică în fiecare moment viteza de deplasare a automobilului, ajutîndu-ne atît la respectarea unui anumit regim de viteză şi la schimbarea vitezelor, cît şi la evitarea depăşirii vitezelor legale şi deci a abaterii de la regulile de circulaţie.

Contorul numărului de kilometri parcurşi este montat în acelaşi aparat cu vitozometrul şi serveşte la determinarea distanţelor străbătute de autovehicul din momentul punerii lui în circulaţie.

Observarea atentă a indicaţiilor tuturor acestor aparate de control trebuie să devină o obişnuinţă (aproape un act reflex, automat) pentru conducătorul începător, într-un timp cît mai scurt posibil şi ea trebuie să se facă concomitent cu observarea drumului şi conducerea automobilului fără să-l distragă sau să-l absoarbă pe conducător în aşa măsură, încît el să nu sesizeze ce se petrece în preajma lui.

La orice anomalie observată la indicaţiile aparatelor de pe tabloul de bord, automobilul şi motorul trebuie oprite, pînă la stabilirea şi înlăturarea cauzelor funcţionării anormale, deoarece în caz contrar putem provoca automobilului defecţiuni serioase, uneori ireparabile.

Scanned with OKEN Scanner

Este adevărat, că la început, cei mai mulți conducători nu reușesc să fie atenți și la ceea ce se petrece pe drum, înaintea lor, și să urmărească totodată indicațiile aparatelor tabloului de bord. Cu timpul însă, datorită practicii, atenția devine distributivă și conducătorul, aproape fără să-și dea seama, își aruncă din cînd în cînd privirea asupra aparatelor de bord urmărind buna lor funcționare concomitent cu atenta observare a drumului.

Scanned with OKEN Scanner

POZIȚIA CONDUCĂTORULUI. ACȚIONAREA PEDALELOR ȘI MANETELOR DE COMANDĂ ALE AUTOMOBILULUI

Pentru ca șederea vreme îndelungată la volan în timpul conducerii automobilului să nu devină obositoare, conducătorul trebuie să adopte o poziție cît mai comodă, lipsită de încordare. Trunchiul înclinat înainte, încordat, îl obosește pe conducător, poziția respectivă fiind totodată nesănătoasă, dăunătoare organismului. Pe de altă parte, o ținută prea degajată, cu trunchiul lăsat mult pe spate rezemat de spătarul scaunului, total relaxat, nu menține trează atenția conducătorului și-l împiedică să reacționeze cu promptitudine în cazul ivirii unui obstacol sau pericol.

Poziția corectă și totodată comodă a conducătorului are o mare importanță și se poate obține prin deplasarea scaunului acestuia mai în față sau mai în spate, în funcție de necesități, și prin fixarea lui cu ajutorul manetei de sub scaun sau de pe partea laterală a acestuia.

De multe ori, simpla deplasare a scaunului conducătorului în față sau în spate nu este suficientă pentru o poziție comodă, degajată, datorită faptului că oamenii sînt diferiți ca statură, corpolență, ținută, lungimea membrelor etc. De aceea, pentru îmbunătățirea poziției de ședere la volan și pentru remedierea unor neajunsuri (gabarit, rigiditate, înclinație) ale banchetei conducătorului se recurge la diferite perne, spătare, suporturi etc., menite să asigure o ținută cît mai potrivită și mai puțin obositoare.

Scanned with OKEN Scanner

Ținuta corectă a conducătorului în timpul mersului cu automobilul îi dă acestuia posibilitatea să țină mai ușor volanul. În timpul conducerii volanul se ține cu ambele mîini, în poziția așa-numită „patru fără zece" sau „patru fără douăzeci", adică cu mîna stîngă în dreptul cifrei 10 sau 8 de pe cadranul rotund al unui ceasornic, iar mîna dreaptă în dreptul cifrei 4.

Volanul nu trebuie ținut în general prea strîns, întrucît aceasta îl obosește pe conducător și nici nu este necesar la mersul pe un drum drept, normal. Numai pe porțiunile de drum accidentat, prin noroi, nisip, zăpadă sau pe gheață (polei), conducătorul trebuie să țină volanul strîns, în așa fel încît să nu-i poată fi smuls din mîini de smuciturile provocate de neregularitățile terenului sau deraparea roților.

Sînt numeroase situațiile cînd conducătorul este obligat să țină volanul (și deci să conducă automobilul) cu o singură mînă, iar cu cealaltă să schimbe vitezele, să pună în funcțiune semnalizatoarele de direcție (viraj) sau ștergătoarele de parbriz, să claxoneze, să conecteze luminile sau să acționeze alte manete sau butoane. De aceea el trebuie să se obișnuiască să conducă și cu o singură mînă, alegîndu-și pentru aceasta o poziție cît mai favorabilă a mîinii respective, care poate fi atît dreapta, cît și stînga.

Dacă vi se pare că suprafața volanului este prea netedă, prea lustruită, și din această cauză nu permite o priză bună, îl puteți îmbrăca într-o husă din piele de căprioară sau dintr-un alt material aderent ; de asemenea, puteți înfășura în jurul lui o liță suficient de subțire, avînd izolație de material plastic. În felul acesta, veți remedia lipsa de aderență a volanului.

Piciorul drept trebuie ținut în tot timpul mersului pe pedala de accelerație, cu tocul bine sprijinit de podea, pentru ca să aibă stabilitatea necesară și să nu obosească datorită încordării continue. Apăsarea pedalei de accelerație sau slăbirea acestei apăsări este în funcție de cantitatea de amestec carburant pe care vrem s-o dăm motorului, adică de viteza pe care dorim s-o imprimăm automobilului.

Scanned with OKEN Scanner

Piciorul drept se ia de pe pedala de accelerație numai în momentul frînării, cînd se mută pe pedala frînei de picior, acționînd asupra ei prin apăsare.

Pedala trebuie acționată cu talpa piciorului în așa fel, încît apăsarea să se efectueze cu porțiunea de la baza degetelor.

Piciorul stîng trebuie ținut jos, pe dușumea, în stînga pedalei ambreiajului, într-o poziție comodă, neobositoare, în așa fel încît să poată fi mutat în orice clipă pe pedala de ambreiaj. În nici un caz piciorul nu se va ține, „pentru orice eventualitate", pe pedală, cînd ambreiajul este cuplat.

Exercițiile de acționare a pedalelor și manetelor se fac la început cu motorul oprit. Așezat la volan, într-o poziție comodă, conducătorul execută exerciții de apăsare și eliberare a pedalelor accelerației, ambreiajului și frînei.

În timp ce apăsarea pedalei ambreiajului se execută *rapid*, eliberarea ei se face mai *lent*.

Apăsarea pedalei frînei de picior se execută *lin*, iar eliberarea ei se face *repede*.

În ceea ce privește pedala de accelerație, apăsarea ei se execută *lin*, iar eliberarea se face *repede* la schimbarea vitezelor și *lent* la micșorarea treptată a vitezei automobilului.

În cadrul exercițiilor de acționare a pedalelor, la apăsarea și eliberarea lor, este bine să se respecte ritmul următor: pedala ambreiajului se va apăsa la „unu" și se va elibera la „doi, trei, patru", iar pedala de accelerație și cea a frînei de picior se va apăsa la „unu, doi, trei" și se va elibera la „unu".

În felul acesta conducătorul începător se va obișnui cu acționarea corectă a celor trei pedale și cu coordonarea acțiunii lor în timp.

După însușirea acționării în mod separat a fiecăreia din cele trei pedale se poate trece la acționarea coordonată a pedalei de accelerație și a pedalei ambreiajului, apăsîndu-se cea dintîi pe măsură ce se eliberează a doua;

Scanned with OKEN Scanner

apoi, eliberîndu-se pedala de accelerație, se apasă progresiv pedala ambreiajului, păstrîndu-se, bineînțeles, tot timpul ritmul recomandat („unu, doi, trei").

Exercițiile de schimbare a vitezelor și de acționare a frînei de mînă se efectuează și ele mai întîi cu motorul oprit.

Schimbarea vitezelor se execută de către conducător cu ajutorul manetei de schimbare a vitezelor, apucîndu-se cît mai ușor capul manetei cu degetele mîinii drepte și mișcînd maneta fără a o forța, cît mai lin posibil, pînă cînd se aduce în poziția necesară.

Bineînțeles că atît cuplarea, cît și decuplarea vitezelor se vor face numai după debreiere (prin apăsarea pedalei ambreiajului).

Conducătorul începător va trebui să execute de cîteva ori exercițiul de schimbare a vitezelor, întîi de la cele inferioare la cele superioare, iar apoi în sens invers, combinat bineînțeles cu acționarea pedalei ambreiajului (debreiere-ambreiere).

În continuare, se vor face exerciții de acționare coordonată a manetei de schimbare a vitezelor cu pedala ambreiajului și cu cea de accelerație, în ordinea în care ele trebuie efectuate în timpul conducerii automobilului.

Cînd vă urcați la volanul unui automobil cu care nu sînteți obișnuit, înainte de a porni la drum faceți cîteva exerciții de acomodare cu pedala de accelerație, pedala de frînă și, mai ales, verificați cursa pedalei de ambreiaj ; numai astfel veți reuși să le manevrați lin, coordonîndu-vă mișcările.

Pîrghia frînei de mînă se strînge cu mîna dreaptă sau cu cea stîngă, în funcție de tipul automobilului. La strîngerea frînei pîrghia trebuie trasă înapoi (sau în sus), adică înspre sine, iar la slăbirea frînei, după apăsarea butonului care o blochează, pîrghia se împinge înainte (sau în jos) pînă la refuz, astfel încît să ajungă în poziția sa inițială.

Scanned with OKEN Scanner

PORNIREA ŞI OPRIREA MOTORULUI

Înainte de a porni motorul, conducătorul începător trebuie să controleze dacă acesta este pregătit pentru pornire şi funcţionare.

În acest scop, el verifică în primul rînd dacă în radiator există apă (în cazul automobilelor care au răcire cu aer, această verificare devine inutilă). Existenţa apei în radiator se constată prin deschiderea buşonului acestuia.

Multe dintre autovehiculele moderne sînt prevăzute cu un sistem de răcire cu lichid antigel (uneori în circuit închis, sigilat). În acest caz se va verifica nivelul lichidului antigel, conform indicaţiilor firmei constructoare.

Existenţa şi cantitatea combustibilului din rezervor se verifică cu ajutorul indicatorului de nivel al combustibilului de pe tabloul de bord (sau al unei rigle speciale gradate).

De asemenea, trebuie verificate existenţa şi nivelul uleiului în carterul motorului, ceea ce se face cu ajutorul tijei indicatoare de ulei (joja de ulei).

După ce am verificat toate acestea şi am constatat că sînt satisfăcătoare, controlăm dacă maneta de schimbare a vitezelor se află în punctul mort (iar dacă nu se află, o aducem la punctul mort) şi dacă bateria de acumulatoare este încărcată (aceasta ne-o indică intensitatea sunetului claxonului — dacă în locul de pornire este permisă claxonarea — sau intensitatea luminii farurilor după conectarea aprinderii şi a luminilor).

Scanned with OKEN Scanner

Clapeta de pornire (şocul) se fixează în poziţia închis, prin tragerea în afară a butonului sau manetei acesteia, dacă motorul este rece, iar dacă motorul este încălzit, clapeta de pornire nu va mai fi închisă.

După ce conectăm aprinderea (prin răsucirea cheii de contact) pornim motorul (prin rotirea arborelui cotit) cu ajutorul demarorului sau al manivelei de pornire (cînd automobilul este prevăzut cu manivelă).

Pentru a uşura pornirea motorului este bine să se apese mai înainte pedala de ambreiaj (să se debreieze), astfel ca, la pornire, o dată cu arborele cotit să nu se rotească şi pinioanele cutiei de viteze. Acestea, mai ales cînd uleiul este vîscos datorită frigului, opun o mare rezistenţă rotirii arborelui cotit al motorului.

Demarorul nu trebuie ţinut conectat mai mult de 4—5 secunde, întrucît în caz contrar bateria de acumulatoare se poate descărca, iar plăcile acesteia se pot deforma.

Între două cuplări consecutive ale demarorului *trebuie să se facă o pauză de circa 10—12 secunde.*

Conducătorii începători comit adesea următoarele greşeli: după conectarea demarorului, îl eliberează *înainte ca motorul să fie pornit,* sau continuă să-l ţină cuplat *chiar şi după pornirea motorului.* De aceea este bine să atragem atenţia asupra acestor greşeli, pentru a putea fi evitate.

Dacă după 3—4 încercări de a porni motorul cu ajutorul demarorului nu ajungem la nici un rezultat vom încerca să-l pornim cu manivela, dacă aceasta există.

În general, pe vreme rece este bine să se recurgă cît mai des la pornirea cu ajutorul manivelei, întrucît aceasta contribuie la menţinerea în bună stare a bateriei de acumulatoare şi a demarorului.

Manivela de pornire trebuie ţinută în aşa fel, încît toate degetele mîinii să se afle de o singură parte a acesteia. În caz contrar (la cuprinderea mînerului cu degetele), datorită unor eventuale rateuri ale motorului, ne putem răni mîna.

Folosirea manivelei pentru rotirea arborelui cotit se face de *jos în sus,* smucind-o în aşa fel, încît să obţinem cîte o jumătate de rotaţie.

Scanned with OKEN Scanner

Este bine ca înainte de pornirea motorului cu manivela, conducătorul începător să facă cîteva exerciţii de prindere cu mîna a manivelei şi de rotire a ei, la început fără să conecteze aprinderea.

În cazul cînd după 3—4 încercări de pornire a motorului cu demarorul sau cu manivela nu se produc explozii în cilindri, vom deschide puţin clapeta de pornire prin apăsarea butonului care o acţionează, după care vom încerca din nou să pornim motorul.

Dacă şi acum motorul nu porneşte, deşi am respectat toate indicaţiile privitoare la o pornire corectă, trebuie căutate cauzele care-l fac să pornească greu şi anume defecţiunile din echipamentele de alimentare şi aprindere.

O pornire sigură şi rapidă a motorului se asigură printr-o aprindere bună, un amestec carburant bine dozat (corect) şi printr-o viteză de rotaţie suficientă a arborelui cotit.

Viteza de rotaţie insuficientă a arborelui cotit se datoreşte sau defecţiunii demarorului, sau bateriei de acumulatoare, sau vîscozităţii uleiului din carter (pe vreme friguroasă). De aceea, în astfel de cazuri, cînd autovehiculul este prevăzut cu manivelă, pentru pornirea motorului este recomandabilă folosirea acesteia.

Uneori, conducătorul începător, lipsit de experienţa necesară, nu poate porni motorul datorită supraîmbogăţirii în aşa măsură a amestecului carburant, încît acesta nu se mai poate aprinde. Aceasta se întîmplă mai ales la pornirea unui motor cald, cînd clapeta de pornire a fost închisă.

Trebuie să reţinem faptul că gradul şi timpul de închidere a clapetei de pornire la pornirea motorului diferă de la motor la motor, în funcţie de caracteristicile şi particularităţile acestora. De aceea, la început, conducătorul trebuie să se acomodeze cu automobilul, pentru a putea porni motorul cu uşurinţă, consumînd cît mai puţină energie electrică şi combustibil.

Nu trebuie uitat că, pe măsura încălzirii motorului, după pornire, *clapeta de pornire (şocul) trebuie deschisă* prin apăsarea treptată a butonului care o acţionează,

Scanned with OKEN Scanner

pînă cînd ajunge în poziţia sa iniţială, întrucît în caz contrar va pătrunde în cilindri un amestec carburant prea bogat, care nu va putea arde integral, iar o parte din vaporii de benzină nearşi vor spăla pelicula de ulei de pe pereţii cilindrilor şi se vor scurge în carter, înrăutăţind proprietăţile de ungere ale uleiului, contribuind prin aceasta la uzarea prematură a motorului. De asemenea, în acest caz, va creşte şi consumul de combustibil.

Imediat după pornirea motorului trebuie să verificăm neapărat, după indicaţiile aparatelor de control, funcţionarea generatorului de curent continuu şi a pompei de ulei.

Pentru buna funcţionare a motorului, are o mare importanţă regimul de temperatură ; de aceea trebuie să urmărim totdeauna să asigurăm motorului condiţii de temperatură optime pentru corecta lui funcţionare.

Acest lucru este important mai ales la pornirea motorului rece, întrucît orice suprasolicitare a motorului neîncălzit are urmări nefaste asupra uzurii pieselor sale.

În conformitate cu ultimele cercetări şi experimentări, încălzirea motorului pe loc nu trebuie să se facă mai mult de 30—60 secunde (în funcţie de temperatura aerului ambiant), după care se va porni din loc, circulîndu-se un timp (pe cîteva sute de metri) într-o treaptă de viteză inferioară, la turaţie redusă, fără a solicita prea mult motorul pînă cînd ajunge la regimul termic de funcţionare normal şi anume : temperatura apei din instalaţia de răcire (după indicatorul de pe tabloul de bord) să fie de cel puţin 60—70°C, iar a uleiului din carter de circa 50° C.

S-a calculat că o singură pornire a motorului rece la o temperatură de minus 10—12°C echivalează, în ceea ce priveşte uzura pieselor sale, cu un parcurs de 100—120 km.

După pornirea motorului *nu trebuie să apăsăm brusc pedala de acceleraţie* sau să accelerăm motorul timp îndelungat, întrucît uleiul din motor fiind rece nu asigură ungerea suficientă şi completă a pieselor, ceea ce provoacă uzarea prematură a motorului.

Scanned with OKEN Scanner

Pentru încălzirea motorului rece se va închide puțin clapeta de pornire prin tragerea în afară a butonului sau manetei de acționare a acesteia și se va regela poziția accelerației (cu ajutorul manetei de acționare manuală a acesteia), în așa fel încît motorul să se încălzească la o turație redusă, puțin mai mare decît turația de mers în gol (ralanti).

Încălzirea motorului se face cu un amestec carburant ușor îmbogățit (prin închiderea parțială a clapetei de pornire), întrucît, în caz contrar, el funcționează nesigur și se poate opri cu ușurință.

Dar nici o îmbogățire exagerată a amestecului carburant în timpul încălzirii motorului nu este recomandabilă, deoarece — așa cum s-a mai spus — excesul de benzină, ajungînd în contact cu pereții reci încă ai cilindrilor, *se condensează și spală uleiul de pe pereți,* iar apoi, pătrunzînd în carter, diluează și uleiul din acesta.

Atunci cînd, datorită temperaturii scăzute, pornirea motorului rece se face deosebit de greu (din cauza vîscozității uleiului și a evaporării proaste a benzinei), se recurge la o încălzire prealabilă a motorului prin turnarea apei calde în instalația de răcire, la turnarea de ulei încălzit în carterul motorului sau — dacă acestea nu sînt posibile — chiar la încălzirea cu cîrpe calde sau cu flacără indirectă a carterului motorului.

Durata de încălzire a motorului depinde și de faptul dacă automobilul respectiv este *dotat sau nu cu termostat,* întrucît acesta contribuie ca motorul să se încălzească mai repede.

Iarna, motorul se consideră încălzit cînd supapa termostatului se deschide și apa începe să circule și prin radiator, altfel riscăm ca în partea de jos a radiatorului apa să înghețe.

Pentru oprirea motorului va trebui să închidem clapeta de admisiune, iar apoi să deconectăm aprinderea (prin întoarcerea cheii de contact).

Nu este indicat ca înaintea deconectării aprinderii sau imediat după aceasta să se apese puternic (pînă la refuz) pedala de accelerație sau să se închidă clapeta de pornire, doarece în acest caz în cilindri pătrunde o cantitate mare

Scanned with OKEN Scanner

de combustibil care nu mai are timp să ardă, spală uleiul de pe pereţii cilindrilor şi de pe pistoane, diluează uleiul din carter înrăutăţind proprietăţile de ungere ale uleiului, ceea ce va duce la uzarea prematură a motorului.

Nu se recomandă oprirea (stingerea) motorului atunci cînd acesta funcţionează la o turaţie mare, deoarece aceasta duce la înrăutăţirea ungerii cilindrilor : vaporii de benzină rămaşi nearşi diluează uleiul.

Pentru a evita diluarea uleiului, feriţi-vă, de asemenea, să apăsaţi brusc pedala de acceleraţie, pentru că aceasta duce la funcţionarea pompei de repriză a carburatorului, şi nici nu frînaţi cu motorul cînd aprinderea este deconectată. Toate acestea duc la înrăutăţirea ungerii şi la o uzură mai accentuată a pistoanelor şi cilindrilor aflaţi în frecare.

PORNIREA DE PE LOC A AUTOMOBILULUI

Înainte de a vorbi despre pornirea de pe loc a automobilului şi despre deplasarea în linie dreaptă, atragem atenţia asupra faptului că, începînd cu aceste exerciţii, toate acţionările de manete, pîrghii şi pedale trebuie să se execute de către conducătorul începător cu privirea îndreptată înainte, asupra drumului din faţa automobilului şi asupra aparatelor de bord, *iar nu asupra manetelor şi pedalelor acţionate.*

Acest lucru este foarte important şi trebuie exersat şi deprins chiar de la început, întrucît, în caz contrar, conducătorul riscă pe parcurs să-şi abată atenţia de la observarea drumului.

Înainte de pornirea din loc a automobilului trebuie să semnalizăm la stînga, să decuplăm ambreiajul (debreiem) prin apăsarea pedalei ambreiajului, apoi, după o pauză de cîteva secunde să cuplăm viteza inferioară (întîi). Dacă viteza întîi nu se cuplează datorită faptului că roţile dinţate (pinioanele) se află într-o poziţie în care ele nu se îmbină, pedala ambreiajului trebuie eliberată pentru o clipă şi apoi apăsată din nou. După cuplarea vitezei întîi se apasă treptat (lin) pedala de acceleraţie, cuplîndu-se totodată uşor ambreiajul, prin eliberarea pedalei acestuia.

Scanned with OKEN Scanner

Abia după ce ambreiajul este complet cuplat şi automobilul porneşte din loc, se apasă mai mult pedala de acceleraţie, mărindu-se accesul de amestec carburant în cilindri, pînă cînd se ajunge la o viteză de mers de 10—15 km/oră, adică viteza necesară pentru trecerea în cea superioară, următoare (în cazul de faţă, viteza a doua).

Întrucît pornirea lină a automobilului de pe loc este una din principalele condiţii pe care trebuie să le îndeplinească un conducător începător, să ne oprim mai mult asupra operaţiei de cuplare a ambreiajului, coordonată cu apăsarea pedalei de acceleraţie.

Majoritatea conducătorilor începători comit greşeli la pornirea din loc, deoarece nu cunosc bine modul cum funcţionează pedala ambreiajului. Pedala ambreiajului are o cursă liberă de 2—3 cm, necesară pentru a permite un anumit joc între rulmentul de presiune al ambreiajului şi pîrghiile de decuplare. Atunci cînd apăsăm lent pedala ambreiajului la început nu facem decît să străbatem această cursă liberă, ambreiajul rămînînd cuplat. Abia după depăşirea acestei curse libere începe decuplarea treptată a ambreiajului, care durează pînă în momentul cînd decuplarea s-a produs complet. Apăsarea în continuare a pedalei ambreiajului se face tot pe socoteala unei curse libere şi nu mai are propriu-zis nici un efect asupra ambreiajului, care este deja decuplat. Această cursă liberă este de circa 4—5 cm.

Şi acum, după ce ştim cum funcţionează pedala ambreiajului între cele două curse moarte, să vedem ce se întîmplă cu ocazia pornirii din loc a automobilului şi de unde provin greşelile atît de frecvente şi nedorite.

Conform regulii cunoscute, conducătorul începător eliberează lin şi lent pedala ambreiajului, concomitent cu apăsarea treptată a pedalei de acceleraţie. Din această cauză, în timp ce piciorul stîng a eliberat pedala ambreiajului (cursa liberă) pînă cund acesta *începe treptat* să se cupleze, piciorul drept, apăsînd treptat pedala de acceleraţie, a imprimat motorului o turaţie foarte mare.

Automobilul porneşte din loc, dar conducătorul, speriat de turaţia prea mare a motorului care funcţionează în gol (însoţită de zgomotul respectiv), eliberează brusc pedala

Scanned with OKEN Scanner

de accelerație. Dar în momentul acela ambreiajul este deja complet cuplat și automobilul, după o scurtă zvîcnire, se oprește, deoarece motorul, lipsit de amestec carburant, încetează să funcționeze.

Se mai întîmplă ca conducătorul surprins de faptul că, deși turația motorului este foarte mare, automobilul nu pornește (acesta nici nu poate porni, întrucît pedala ambreiajului n-a parcurs încă cei 4—5 cm ai cursei libere și motorul nu este cuplat), să elibereze brusc pedala ambreiajului.

Datorită acestui fapt, automobilul zvîcnește cu iuțeală înainte, dar conducătorul, luat prin surprindere, se sperie și slăbește apăsarea pedalei de accelerație, ceea ce duce la încetinirea mersului automobilului. Văzînd că vehiculul reduce viteza, conducătorul apasă din nou pedala de accelerație și automobilul zvîcnește din nou înainte ș.a.m.d.

Pentru a evita toate acestea, conducătorul începător trebuie să respecte la pornirea din loc următoarea regulă: *pedala ambreiajului se eliberează suficient de repede, pînă în momentul cînd începe să se cupleze* (acest moment îl sesizăm datorită faptului că turația motorului are o tendință de scădere); în momentul respectiv, apăsarea lină a pedalei de accelerație trebuie să devină ceva mai accentuată, iar pedala ambreiajului se eliberează complet. Automobilul va porni din loc ușor, fără svîcniri și opriri.

În general, conducătorul începător trebuie să se familiarizeze bine cu pedala ambreiajului pentru a ști cînd se termină cursa liberă și cînd începe cuplarea sau decuplarea ambreiajului motorului, deoarece numai în felul acesta va putea porni lin automobilul din loc.

Prin urmare, trebuie să reținem bine următoarele: la pornirea automobilului din loc pedala ambreiajului trebuie eliberată lin *în a doua parte a cursei sale*, întrucît, în caz contrar, este posibilă smucirea automobilului sau oprirea motorului.

Apăsarea pedalei de accelerație trebuie coordonată cu cuplarea ambreiajului, făcîndu-se de asemenea lin.

Scanned with OKEN Scanner

Apăsarea puternică a pedalei de accelerație înainte ca ambreiajul să se fi cuplat face să crească mult turația arborelui motor, întrucît acesta merge în gol.

În cazul apăsării insuficiente sau prea tîrzii a pedalei de accelerație, motorul nu va putea dezvolta puterea necesară pentru pornire (pentru a înfrînge rezistența la rulare și inerția automobilului), și, în momentul cuplării ambreiajului, se va opri.

De ce este necesară la pornire cuplarea vitezei inferioare? Cuplarea vitezei inferioare (viteza întîi la autoturisme) este necesară pentru că la pornirea din loc trebuie învinse inerția automobilului și rezistența la rulare.

Cînd viteza inferioară este cuplată, apăsarea pedalei de accelerație determină creșterea puterii motorului și asigură obținerea unui mare efort de tracțiune, care face posibilă pornirea automobilului din loc.

Cu cît puterea motorului este mai mică și greutatea automobilului mai mare, cu atît trebuie să fie mai mare turația motorului pentru pornirea din loc.

Bineînțeles însă că creșterea prea mare a turației motorului nu este recomandabilă, în primul rînd pentru că ea duce la uzura discurilor ambreiajului, iar în al doilea rînd pentru că face să crească zgomotul motorului.

Eliberarea lină a pedalei ambreiajului la pornirea automobilului din loc este recomandabilă în primul rînd pentru că reduce valoarea accelerației automobilului și implicit efortul cerut pentru învingerea inerției și pornirea lui din loc, iar în al doilea rînd pentru că sarcina pe organele de transmisie se micșorează în acest fel. S-au văzut cazuri cînd la o turație mare a motorului eliberarea bruscă a pedalei ambreiajului a dus la ruperea roților dințate și la alte defecțiuni ale organelor de transmisie.

Pe de altă parte, *nu este recomandabilă nici eliberarea foarte lină a pedalei ambreiajului,* întrucît aceasta ar putea duce la *o uzură mai mare a discurilor de ambreiaj* (mai ales cînd turația motorului este mare).

Scanned with OKEN Scanner

La pornire, turaţia motorului trebuie mărită, fără însă a se apăsa pe pedala de acceleraţie pînă la fund, adică fără să se folosească în viteza întîi turaţia maximă a motorului.

Pornirea din loc trebuie să fie lină şi pentru faptul că, în caz contrar (la porniri bruşte, cu zvîcnire înainte), automobilul este supus unor şocuri puternice care duc la o uzură timpurie a mecanismului de transmisie.

Evitarea patinării roţilor automobilului la pornirea de pe loc pe un drum alunecos (zăpadă, gheaţă, clisă, nisip etc.) se obţine prin reducerea apăsării pedalei de acceleraţie şi prin cuplarea şi mai lină a ambreiajului, putîndu-se folosi uneori chiar viteza a doua.

La pornirea din loc în rampă, unde inerţia automobilului este mai mare, trebuie să i se imprime motorului o turaţie mai mare decît cea obişnuită, pentru a putea învinge astfel inerţia.

În schimb, la pornirea din loc în pantă, unde inerţia automobilului este mai mică decît pe drum orizontal, se poate imprima motorului o turaţie redusă şi cupla o viteză superioară (a doua sau a treia).

Pentru o bună însuşire a pornirii automobilului din loc, exerciţiul respectiv trebuie efectuat de mai multe ori (zece ori sau chiar mai mult), dar numai pînă la apariţia oboselii.

După deprinderea prin exerciţiu a fiecărui element în parte (debreiere, cuplarea vitezei, apăsarea pedalei de acceleraţie etc.) se poate trece la executarea unor procedee formate din mai multe acţiuni, cum ar fi pornirea din loc, oprirea.

Multă atenţie trebuie acordată greşelilor frecvente pe care le fac conducătorii începători la pornirea din loc, pentru a evita de la început repetarea lor şi deprinderea greşită a procedeelor de pornire a automobilului din loc.

În general aceste greşeli constau în :

— cuplarea vitezelor fără debreiere sau cu debreiere incompletă ;

— apăsarea prea accentuată sau, dimpotrivă, insuficientă a pedalei de acceleraţie ;

Scanned with OKEN Scanner

— eliberarea bruscă a pedalei de accelerație ;

— pornirea din loc fără eliberarea frînei de mînă ;

— observarea manetelor și pedalelor în timpul acționării lor ;

— rotirea nejustificată și involuntară a volanului cu ocazia pornirii din loc ;

— eliberarea pedalei ambreiajului la oprirea automobilului înainte de decuplarea vitezei și de aducerea manetei schimbătorului în punctul mort etc., etc.

Important este, de asemenea, ca înainte de pornirea din loc conducătorul să se deprindă să arunce o privire înapoi, în spatele automobilului (prin oglinda retrovizoare). În felul acesta, el va evita pericolul ciocnirii cu vehiculele ce vin din spate.

MERSUL ÎN LINIE DREAPTĂ ȘI SCHIMBAREA VITEZELOR

Cînd se află la volanul automobilului, un bun conducător trebuie să caute să meargă pe o linie cît mai dreaptă, fără devieri într-o parte sau alta, întrucît aceste abateri de la linia dreaptă de mers denotă sau lipsă de experiență, sau neglijență în conducere.

De altfel, pe un drum neted și drept, roțile din față ale unui automobil în bună stare tind să-și păstreze singure poziția cerută de mersul în linie dreaptă și rolul conducătorului în ceea ce privește menținerea volanului de direcție este relativ ușor.

Nu trebuie să vă abateți de la linia dreaptă pentru ocolirea pietonilor, ci să încetiniți mersul sau chiar să opriți automobilul în loc. După trecerea pietonului, vă continuați drumul în linie dreaptă.

Dacă mersul în linie dreaptă nu prezintă nici o dificultate, în schimb exercițiile de schimbare a vitezelor atît în ordine crescîndă, cît și descrescîndă au o importanță foarte mare pentru conducătorul începător și de aceea trebuie să li se acorde atenția necesară în procesul învățării conducerii.

Scanned with OKEN Scanner

Priceperea de a schimba la momentul potrivit, în mod corect și rapid, vitezele, în timpul deplasării automobilului, reprezintă o parte esențială a măiestriei conducerii.

Exercițiile respective trebuie repetate pînă cînd conducătorul începător și-a însușit corect procedeul de schimbare a vitezelor, adică pînă cînd el poate să aprecieze singur durata demarajului necesar pentru trecerea într-o viteză superioară, precum și durata de menținere a manetei schimbătorului de viteze în punctul mort, pînă cînd reușește să execute lin, degajat, fără greșeli flagrante, toate aceste acțiuni.

Greșelile curente pe care conducătorii începători le comit la schimbarea vitezelor se rezumă, în general, la următoarele :

— în momentul demarajului executat pentru trecerea într-o viteză superioară se apasă prea mult sau, din contra, insuficient pedala de accelerație ;

— se prelungește inutil demarajul, într-o viteză inferioară, în situația în care viteza de deplasare a automobilului nu mai crește ;

— se eliberează — înainte de debreiere — pedala de accelerație, pierzîndu-se în felul acesta din viteza realizată prin demaraj ;

— maneta de schimbare a vitezelor este ținută prea mult timp (sau prea puțin) în punctul mort ;

— după cuplarea ambreiajului, *pedala de accelerație se apasă cu întîrziere,* pierzîndu-se din viteză.

Înainte de a trece la deprinderea, prin exerciții, a procedeelor corecte de schimbare a vitezelor, conducătorul începător trebuie să-și memoreze bine și să-și însușească temeinic cîteva reguli.

Astfel, e bine să se știe că trecerea de la o viteză la alta trebuie executată cu repeziciune și la momentul potrivit, pentru că rămînerea mai mult decît este necesar într-o viteză inferioară, pe lîngă faptul că este inutilă și nu-și are nici o justificare, mai sporește și consumul de combustibil.

Cu ocazia schimbării vitezelor de la una inferioară la alta superioară, accelerarea nu trebuie să fie prea înde-

Scanned with OKEN Scanner

lungată, *ci să dureze exact atît cît este necesar* pentru obținerea vitezei în care este posibilă trecerea la cea imediat superioară.

Trebuie să se evite demarajele prea puternice (exagerate), întrucît acestea imprimă motorului turații mari, avînd o influență dăunătoare asupra lui și irosind în mod inutil combustibilul.

De aceea este bine ca la demaraje, conducătorul începător să nu depășească *vitezele limită prevăzute de firma constructoare* pentru fiecare tip de automobil în parte, respectîndu-le cu strictețe cu ocazia schimbării vitezelor.

Pedala de accelerație nu trebuie apăsată brusc sau prea mult, ci doar în măsura necesară pentru atingerea vitezei cerute de trecerea în cea superioară, iar cînd ambreiajul este decuplat, nu trebuie să i se imprime motorului o turație mare.

Care sînt acțiunile ce trebuie efectuate de către conducătorul începător, în vederea schimbării vitezei dintr-una inferioară în alta superioară ?

Să le luăm pe rînd :

— apăsîndu-se ceva mai puternic pedala de accelerație se imprimă automobilului un anumit avînt (inerție de mers) ;

— se debreiază prin apăsarea energică a pedalei ambreiajului și *în același timp* se eliberează pedala de accelerație ;

— maneta schimbătorului de viteze se aduce ușor în punctul mort, *menținîndu-se cîteva momente în această poziție ;*

— maneta schimbătorului de viteze se mută din punctul mort (în care a fost reținută) în poziția de cuplare a vitezei superioare ;

— prin eliberarea pedalei ambreiajului se cuplează ambreiajul, *apăsîndu-se în același timp* pedala de accelerație.

Repetăm încă o dată că, în timpul acestor exerciții apăsarea pedalei de accelerație trebuie strict coordonată cu eliberarea pedalei ambreiajului, ambele operații executîndu-se lin.

Scanned with OKEN Scanner

Atît demarajul în viteza întîi, cît şi în celelalte viteze (pînă la trecerea în priza directă), cînd automobilul se deplasează pe un drum orizontal (fără rampă sau pantă), nu trebuie să fie prea lung, ci să dureze numai pînă la atingerea vitezei următoare superioare ; în momentul acela se va proceda la schimbarea vitezei.

Cînd automobilul se deplasează pe un drum în rampă, demarajul va dura pînă la atingerea unei viteze mai mari.

Dimpotrivă, pe un drum în pantă, viteza obţinută prin demaraj în vederea trecerii la cea superioară va putea fi mai mică.

Reducerea duratei demarajului şi a drumului parcurs în acest timp se obţine cu ajutorul pedalei de acceleraţie, adică prin dozarea corectă a debitului de combustibil (de amestec carburant).

Apăsarea insuficientă a pedalei de acceleraţie face ca demarajul să fie prea lung, mărind totodată consumul de combustibil.

Apăsarea prea bruscă a pedalei de acceleraţie în timpul demarajului nu este recomandabilă, pentru că duce la creşterea turaţiei motorului şi la o solicitare exagerată a organelor de transmisie.

În ceea ce priveşte durata menţinerii manetei schimbătorului de viteze în punctul mort, aceasta poate fi stabilită în mod corect numai prin practica dobîndită cu timpul. În orice caz, cuplarea fără zgomot a vitezei următoare este o dovadă că timpul de menţinere în punctul mort a fost bine calculat, pentru că în cazul cînd acest timp este insuficient sau depăşit, cu ocazia cuplării vitezei se vor auzi „cîrîituri, scrîşnete“ în cutia de viteze, bineînţeles, în cazul cînd aceasta nu este prevăzută cu un sincronizator.

Sincronizatorul (cu care sînt prevăzute marea majoritate a automobilelor moderne) este un dispozitiv care are rolul de a egaliza vitezele periferice ale pinioanelor cutiei de viteze, uşurînd astfel schimbarea lină a vitezelor.

După ce am arătat principalele acţiuni pe care trebuie să le exerseze şi să le execute conducătorul începător pentru schimbarea vitezelor şi regulile mai impor-

Scanned with OKEN Scanner

tante de care trebuie să ţină seama, să explicăm acum pe îndelete modul şi caracteristicile schimbării vitezelor în timpul mersului automobilului.

Este bine să reţinem următoarele: cu cît viteza cuplată este mai mică (inferioară), cu atît mai mare este efortul de tracţiune de la roţile motoare şi cu atît mai redusă viteza automobilului [1].

Îndată după pornirea din loc (în viteza inferioară — de obicei întîia, la autoturisme), automobilului i se imprimă un avînt prin apăsarea mai accentuată a pedalei de acceleraţie, se decuplează ambreiajul (prin apăsarea pedalei ambreiajului), se trece maneta schimbătorului de viteze în punctul mort şi apoi, după o scurtă pauză, în poziţia de cuplare a vitezei imediat superioare şi se eliberează pedala ambreiajului (se cuplează ambreiajul) apăsîndu-se în acelaşi timp pedala de acceleraţie.

Trecerea în vitezele următoare, pînă la priza directă, se execută la fel, în aceeaşi ordine.

Demarajul în vitezele inferioare se va face pînă cînd automobilul a atins viteza corespunzătoare trecerii şi deplasării mai departe în cea următoare.

Întrucît mersul în vitezele inferioare duce la un consum mai mare de benzină şi este însoţit de zgomotul puternic al motorului care are o turaţie mare, *demarajul trebuie să fie scurt şi energic.*

După cum am mai arătat, iuţeala care trebuie să se obţină la demaraj, la fiecare treaptă de viteză în parte, este indicată de obicei de uzina constructoare, în instrucţiunile respective.

În general, viteza imediat superioară se cuplează atunci cînd în timpul demarajului turaţia motorului ajunge *aproape de cea maximă.*

La pornire, cînd automobilul stă pe loc, iar roţile dinţate nu se mişcă, cuplarea vitezei inferioare se face fără zgomot. Atunci însă cînd automobilul este în mişcare se rotesc atît roţile lui, cît şi axul cardanic, axul secundar al cutiei de viteze cu roţile dinţate aflate pe el.

[1] Astfel, la pornirea din loc a automobilului în rampă, cînd se întîmpină o mare rezistenţă la mişcare, este nevoie de un efort de tracţiune mare şi nu este posibilă decît o viteză mică.

Scanned with OKEN Scanner

Pentru ca cuplarea vitezelor să se facă fără zgomot, şocuri şi „cîrîituri“ şi atunci cînd roţile dinţate se află în mişcare (se învîrtesc), trebuie ca vitezele periferice ale acestor roţi, care se cuplează una cu alta, să fie aceleaşi în momentul respectiv.

În cazul schimbării vitezelor în ordine crescîndă (de la cele inferioare la cele superioare), înainte de a se cupla viteza următoare, pentru a se obţine egalizarea vitezelor periferice ale roţilor dinţate ce se cuplează, trebuie să se mărească viteza de rotaţie a arborelui secundar al cutiei de viteze, sau să se reducă viteza de rotaţie a arborelui primar.

De obicei se recurge la micşorarea acestei din urmă viteze (a arborelui primar), pentru că ea poate fi uşor modificată prin deschiderea sau închiderea clapetei de admisiune.

La schimbarea vitezelor în ordine descrescîndă (de la cele superioare la cele inferioare) se procedează invers. În acest caz, înainte de a cupla viteza inferioară, viteza de rotaţie a arborelui primar se va mări.

La majoritatea automobilelor moderne, egalizarea vitezelor periferice ale roţilor dinţate ce urmează să se cupleze se obţine cu ajutorul unor dispozitive, al unor mecanisme special construite, numite sincronizatoare (care au tocmai rolul de a sincroniza vitezele periferice ale roţilor dinţate).

Unele automobile au sincronizatoare pentru toate vitezele, altele numai pentru cele ce se folosesc mai mult în circulaţie (mai ales în circulaţia de oraş).

Trebuie reţinut însă că, dacă ne vom baza numai pe acţiunea sincronizatoarelor, fără să egalizăm vitezele periferice ale roţilor dinţate cuplate de aceste sincronizatoare, *atît roţile dinţate, cît şi sincronizatoarele se vor uza curînd* din cauza frecării şi solicitării la care sînt supuse.

De aceea, la trecerea de la o viteză inferioară la una superioară, după ce s-a închis clapeta de admisiune şi s-a decuplat viteza în care s-a făcut demarajul, înainte de a cupla viteza următoare (superioară), se lasă o scurtă pauză de două-trei secunde, în punctul mort, în care timp

249

Scanned with OKEN Scanner

viteza de rotație a arborelui primar se reduce din cauza frecării și astfel are loc egalizarea vitezelor periferice ale roților dințate, necesară pentru cuplarea ușoară a vitezei următoare.

În general, durata pauzei dinainte de cuplarea vitezei următoare se mărește pe măsura trecerii la viteze mai mari (superioare), *ea fiind cea mai lungă în cazul trecerii în priză directă.*

Întrucît la mersul în rampă viteza automobilului în timpul pauzei respective scade mult mai repede decît pe drum drept, *această pauză trebuie să fie mai scurtă,* altfel s-ar putea să fim nevoiți să cuplăm din nou viteza în care s-a făcut demarajul, adică să nu putem trece în viteza superioară.

Pentru a reduce considerabil timpul necesar pentru schimbarea corectă a vitezelor de la cele inferioare la cele superioare ,aceasta se face (în lipsa sincronizatorului) *prin dublă debreiere, adică cu decuplarea dublă a ambreiajului.*

Cum se realizează aceasta ?

Aducînd (după debreiere) maneta schimbătorului de viteze în punctul mort, adică decuplînd viteza în care s-a făcut demarajul și închizînd cu totul accelerația, eliberăm pentru cîteva clipe pedala ambreiajului, apoi o apăsăm din nou (a doua debreiere) și mutăm maneta schimbătorului în viteza următoare, după care eliberăm pedala ambreiajului.

În felul acesta (prin dublă debreiere) se obține o scădere rapidă a vitezei arborelui primar al cutiei de viteze și totodată egalizarea vitezelor periferice ale roților dințate respective, ce urmează să fie cuplate.

Cînd motorul este cuplat într-o viteză superioară și totuși viteza de deplasare a automobilului scade mult (la mersul în rampă, prin nisip, noroi, zăpadă etc.) crește puternic solicitarea motorului și de aceea trebuie să se treacă de îndată la o viteză inferioară.

Astfel, cînd clapeta de admisiune este complet deschisă și totuși turația motorului scade sub o anumită limită (acest lucru ni-l indică acul vitezometrului și apariția unor vibrații), înseamnă că motorul este supus unei suprasolicitări dăunătoare.

Scanned with OKEN Scanner

Suprasolicitarea motorului are drept urmare o uzură sporită, întrucît funcţionînd la o turaţie redusă cu clapeta de admisiune complet deschisă, solicitarea pieselor creşte, presiunea gazelor se măreşte şi ungerea devine nesatisfăcătoare. În acest caz, motorul se supraîncălzeşte şi poate apărea fenomenul de detonaţie (bătăi cu sunet metalic ascuţit, asemănătoare unui ţăcănit).

De aceea, în asemenea cazuri, trebuie să se treacă neîntîrziat la o viteză inferioară.

Cum se face trecerea corectă, fără zgomot, de la o viteză superioară la una inferioară ?

Pentru a putea trece lin, fără zgomot, de la vitezele superioare la cele inferioare (în lipsa sincronizatorului), trebuie mărită viteza de rotaţie a arborelui primar. În acest scop se eliberează pedala de acceleraţie, se debreiază (prin apăsarea pedalei ambreiajului) şi maneta schimbătorului de viteze se aduce în punctul mort.

După aceasta *se eliberează repede pedala ambreiajului*, apăsîndu-se în acelaşi timp uşor pedala de acceleraţie, ceea ce face să crească turaţia arborelui primar al cutiei de viteze. Apoi se debreiază din nou (apăsîndu-se pedala ambreiajului), se cuplează viteza inferioară cerută (prin aducerea manetei de schimbare a vitezelor la locul respectiv) şi se eliberează pedala ambreiajului, accelerîndu-se lin.

Se poate întîmpla ca în momentul cuplării unei viteze inferioare automobilul să-şi fi încetinit considerabil mersul (cum ar fi în cazul apropierii din inerţie de o încrucişare de străzi, unde urmează să se execute un viraj), atunci viteza respectivă se poate cupla uşor şi fără zgomot ,fără a mai fi nevoie să se mărească viteza de rotaţie a arborelui primar.

Egalizarea vitezelor periferice ale roţilor dinţate ce se cuplează cu ocazia schimbării vitezelor — atît de la cele inferioare la cele superioare, cît şi invers — are o foarte mare importanţă în conducerea corectă a automobilului, de aceea conducătorii trebuie să acorde toată atenţia procedeului descris, însuşindu-şi dubla debreiere prin cît mai multe exerciţii practice.

Scanned with OKEN Scanner

Trebuie, de asemenea, reţinut că la trecerea dintr-o viteză superioară la una inferioară, cu dublă debreiere, deschiderea clapetei de admisiune va fi cu atît mai mare, cu cît este mai mare viteza de deplasare a automobilului în momentul respectiv şi invers, cu cît viteza este mai redusă, cu atît mai puţin se va deschide clapeta de admisiune.

CIRCULAŢIA PE DRUM DREPT

Conducătorul începător trebuie să se obişnuiască să sesizeze în timpul mersului automobilului toate devierile acestuia — oricît ar fi ele de mici — de la linia dreaptă, înlăturîndu-le de îndată cu ajutorul volanului, rotindu-l aproape imperceptibil, prin mişcări uşoare. În felul acesta, conducătorul va evita abaterea, devierile automobilului cînd spre dreapta, cînd spre stînga, urmînd o traiectorie relativ simplă.

În general, pe un drum drept, fără pante şi rampe mari, se circulă în priză directă, variaţia vitezei de circulaţie realizîndu-se între anumite limite cu ajutorul pedalei de acceleraţie (prin deschiderea mai mare sau mai mică a clapetei de admisiune). Manevrarea acestei pedale trebuie să se facă lin, pentru a se evita zvîcnirile automobilului şi mersul neregulat, care dăunează atît organelor de transmisie, cît şi caroseriei.

Nu uitaţi că mersul lin, afară de faptul că este mult mai plăcut atît pentru conducător, cît mai ales pentru pasageri, are totodată efecte asupra întregului automobil, pentru că orice schimbare bruscă a vitezei îi este dăunătoare : motorul şi cutia de viteze sînt supuse la o solicitare suplimentară, anvelopele şi saboţii de frînă se uzează mai repede şi în mod neuniform, iar şasiul şi caroseria se degradează.

Un alt efect negativ al deschiderii bruşte a clapetei de admisiune este sărăcirea considerabilă a amestecului carburant, ceea ce provoacă rateuri în motor.

Conducătorul începător trebuie să înveţe să folosească în mod judicios inerţia automobilului aflat în mişcare. A-

Scanned with OKEN Scanner

ceasta se realizează pe drumuri cu o bună vizibilitate, drepte, pe teren orizontal sau cu o pantă ușoară și lungă.

În acest scop, după un demaraj puternic în priză directă se va decupla viteza, mutîndu-se maneta schimbătorului de viteze în punctul mort.

În momentul cînd automobilul, reducîndu-și viteza, se apropie de limita minimă admisibilă pentru mersul în priză directă, se va cupla din nou viteza respectivă (priza directă) pentru un nou demaraj (fără să se dezvolte însă o viteză prea mare), după care se va decupla din nou viteza ș.a.m.d. În felul acesta putem realiza o economie considerabilă de combustibil, mergînd pînă la 20% din consumul obișnuit.

Pe pante abrupte, pe drumuri cu suprafața alunecoasă și în circulația intensă deplasarea prin inerție nu este permisă, fiind primejdioasă.

De asemenea, nu este permisă circulația din inerție prin debreiere, ci numai prin aducerea manetei schimbătorului de viteze în punctul mort. Aceasta, pentru că mersul multă vreme cu ambreiajul decuplat are ca urmare uzura pieselor ambreiajului.

În mod practic, mersul liber (din inerție) își are o mare aplicabilitate nu numai la drum lung, ci și în circulația din oraș. Astfel, dacă mergînd pe stradă vedem din timp, la apropierea de încrucișare, că semaforul este pus la lumina roșie, ridicăm piciorul de pe pedala de accelerație, reducînd astfel viteza automobilului, debreiem și aducem maneta schimbătorului de viteze în punctul mort, continuîndu-ne drumul din inerție, cu motorul în ralanti, deci cu un consum de combustibil redus.

În cazul cînd, încă înainte de a ajunge la locul de oprire dinaintea încrucișării, semaforul a trecut pe lumina verde, cuplăm din nou în treapta de viteză *corespunzătoare vitezei de mers a automobilului în acel moment* și ne continuăm drumul. În același fel procedăm și pe șosea, în afara orașului, la apropierea de bariere de cale ferată (închise) sau alte obstacole neprevăzute apărute în drum (cirezi de vite etc.).

Scanned with OKEN Scanner

Cu timpul vom ajunge să apreciem în așa fel distanța de la care trebuie să scoatem maneta din viteză, încît să evităm aproape complet folosirea frînei la apropierea de locul de oprire.

Trebuie evitat mersul în viteză mare pînă la locul de oprire (semafor, barieră de cale ferată, obstacol etc.), urmat de o frînare bruscă și de trecerea în viteză inferioară, întrucît el este dăunător și duce la un mare consum de combustibil.

Se mai poate folosi mersul liber (din inerție) și cu motorul oprit, vitezele fiind decuplate, în special înainte de oprire, cînd mai sînt de parcurs cîțiva zeci de metri. În această situație se va evita folosirea frînelor pînă în ultimul moment.

Nu trebuie însă nici să se evite în permanență utilizarea frînelor, căci datorită nefuncționării acestora timp mai îndelungat se poate produce blocarea pistoanelor cilindrilor de frînă.

Atunci cînd circulăm în oraș, trebuie să fim atenți la ce se petrece înaintea noastră, la o distanță cît mai mare, deoarece aceasta ne va permite să găsim viteza potrivită pentru împrejurările respective.

La lumina galbenă a semaforului nu vă grăbiți să treceți prin intersecție, pentru că s-ar putea ca înaintea voastră să se afle un conducător extrem de prudent, care la vederea luminii galbene să frîneze brusc și atunci tamponarea e inevitabilă !

FRÎNAREA AUTOMOBILULUI

Viteza de mers a unui automobil poate fi modificată în trei feluri diferite :

— prin modificarea gradului de deschidere a clapetei de admisiune ;

— prin schimbarea vitezelor ;

— prin utilizarea frînelor.

Desigur că modificarea gradului de deschidere a clapetei de admisiune (prin apăsarea sau slăbirea pedalei de

Scanned with OKEN Scanner

accelerație) permite mărirea sau reducerea vitezei de circulație a automobilului între anumite limite, în funcție de viteza în care mergem (I, II, III sau IV).

Astfel, pentru creșterea vitezei, apăsăm mai puternic pedala de accelerație, iar pentru reducerea vitezei, slăbim apăsarea sau eliberăm pedala respectivă.

Dacă pedala de accelerație este eliberată brusc, *motorul este forțat să-și reducă turația în mod rapid*, ceea ce are ca urmare o acțiune de frînare a automobilului, numită frînarea cu motorul.

Schimbarea vitezelor servește și ea pentru modificarea vitezei de circulație a automobilului. Astfel, după cum am văzut mai înainte, mărirea vitezei se obține prin trecerea dintr-o viteză inferioară într-una superioară.

Cînd vrem însă să reducem iuțeala automobilului sub limitele admise de viteza în care circulăm (II, III sau IV), în scopul măririi efortului de tracțiune și reducerii solicitării motorului (la mersul în rampă sau pe un drum dificil din cauza noroiului, zăpezii etc.), trecem la viteza inferioară (prin dublă debreiere).

În cazul cînd viteza de circulație a automobilului trebuie micșorată mai rapid decît prin frînarea cu motorul (prin eliberarea pedalei de accelerație), se recurge la frîna de picior (și, în cazul extrem, și la cea de mînă).

Să vedem cum se folosesc frînele atunci cînd circulăm pe un drum normal (adică atunci cînd între roțile automobilului și suprafața drumului există o bună aderență).

Frîna se folosește în vederea încetinirii mersului automobilului sau a opririi complete a acestuia.

Frînele trebuie folosite cu multă grijă și atenție. Un conducător trebuie să cunoască foarte bine automobilul său, cu toate calitățile și defectele lui, și mai ales eficacitatea frînelor.

Astfel, el trebuie să știe cu exactitate la ce viteză și pe ce distanță poate opri complet automobilul ; dar e tot atît de important să cunoască, din acest punct de vedere, și comportarea altor vehicule, pentru a se putea orienta în condițiile unei circulații intense.

Scanned with OKEN Scanner

Bineînțeles că opririle pot fi intenționate, cum ar fi cele în vederea staționării sau parcării, și forțate, datorită apariției inopinate a unui pericol sau obstacol înaintea automobilului.

Cum se execută frînarea automobilului în cazul unei opriri intenționate, într-un punct dinainte stabilit sau ales de conducător ?

În primul rînd se reduce dinainte viteza automobilului prin închiderea parțială a clapetei de admisiune (slăbirea apăsării asupra pedalei de accelerație). În felul acesta, turația arborelui cotit scade și motorul exercită asupra automobilului o acțiune de frînare (frînarea cu motorul) datorită faptului că *ambreiajul a rămas cuplat.*

Abia cînd se apropie de locul stabilit pentru oprire, conducătorul va apăsa pedala ambreiajului, decuplîndu-l și va trece piciorul drept pe pedala de frînă, frînînd automobilul într-un mod lin.

În ultimul moment, chiar înaintea opririi, *este bine să se slăbească ușor apăsarea pedalei de frînă,* aceasta pentru a se evita o oprire prea bruscă (cînd automobilul „vine în bot", cum se spune). După oprire, se va scoate din viteză (se va decupla), aducîndu-se maneta de schimbare a vitezelor în punctul mort și se va elibera pedala ambreiajului. La urmă se va strînge frîna de mînă.

Tot în cazul opririlor intenționate, cînd automobilul se deplasează din inerție cu maneta schimbătorului de viteze în punctul mort, el va fi lăsat să-și încetinească mersul prin frecarea dintre mecanismele sale și ca urmare a rezistenței de rulare. Abia la apropierea de punctul de oprire se va frîna ușor, prin apăsarea pedalei frînei.

Aceste procedee de frînare sînt cele mai recomandabile, mai ales în circulația în oraș, întrucît ele duc la o scurtare considerabilă a timpului de acționare a frînelor și, în felul acesta, la reducerea uzurii lor.

În cazul opririlor bruște, din motive neprevăzute, frînarea are drept scop, de cele mai multe ori, oprirea din mers a automobilului pe o porțiune de drum cît mai scurtă. Pentru a obține o oprire cît mai rapidă posibil,

Scanned with OKEN Scanner

conducătorul, apăsînd pedala ambreiajului (adică decuplînd), trebuie *să apese puternic dar totuşi lin* pedala frînei de picior, frînînd astfel automobilul.

Conducătorul trebuie să fie atent la apăsarea pedalei de frînă, făcînd numeroase exerciţii în această direcţie, pentru că o apăsare prea puternică a frînei de picior poate avea ca urmare blocarea roţilor (adică oprirea lor completă din învîrtire), după care ele încep să alunece pe drum fără a se mai opri. Blocarea roţilor, în afara uzurii accentuate a anvelopelor, *are ca efect o frînare mai slabă ca eficacitate*, ca urmare a reducerii aderenţei roţilor pe suprafaţa drumului.

Dacă veţi menţine constantă apăsarea pe pedala de frînă, la un moment dat va surveni blocarea roţilor, lucru cu totul nedorit. De aceea, după prima apăsare puternică a pedalei de frînă, o veţi slăbi treptat şi cîte puţin, în raport cu scăderea vitezei automobilului pînă la oprirea completă a acestuia.

Cînd se produce blocarea roţilor, trebuie slăbită imediat apăsarea pedalei de frînă, menţinînd-o atît cît e nevoie pentru o frînare cît mai eficace. Bineînţeles, că din punct de vedere al psihologiei conducătorului acest lucru este greu de realizat — să slăbeşti apăsarea pedalei de frînă cînd pericolul sau obstacolul se apropie vertiginos — şi totuşi numai în felul acesta se obţine rezultatul dorit, frînarea, iar nu blocarea roţilor, pentru că în acest din urmă caz se poate produce şi deraparea automobilului, iar distanţa de frînare creşte.

Deci, folosirea pe un drum uscat a frînelor, adică atunci cînd aderenţa dintre roţile automobilului şi suprafaţa drumului este normală, se face astfel :

— se eliberează pedala de acceleraţie ;

— se trece piciorul drept de pe pedala de acceleraţie pe pedala frînei de picior ;

— se începe apăsarea lină a pedalei frînei, accentuîndu-se treptat, pînă cînd se realizează frînarea necesară ;

— cu puţin înainte de oprirea completă se debreiază şi se slăbeşte apăsarea pedalei de frînă.

Frînarea pe un drum alunecos prezintă anumite particularităţi. Astfel, datorită aderenţei nesatisfăcătoare a ro-

Scanned with OKEN Scanner

ţilor pe suprafaţa drumului, se va frîna lin, cu multă precauţie şi atenţie, evitîndu-se alunecarea (patinarea) roţilor, pentru că în caz contrar creşte distanţa de frînare, iar automobilul poate uşor derapa. De aceea, în acest caz se va folosi frînarea mixtă : cu motorul şi cu frînele.

Deci, pe un drum alunecos, se va frîna fără să se decupleze ambreiajul, folosindu-se şi frînarea cu motorul. Pe măsura apropierii de oprirea completă a automobilului, ambreiajul va trebui totuşi decuplat, întrucît în caz contrar, motorul se va opri.

În circulaţia pe pante abrupte şi lungi, frînarea se face în primul rînd cu ajutorul motorului, fiind însoţită şi de frînarea cu ajutorul frînei de picior.

Cînd panta are o înclinaţie mare, pentru a intensifica acţiunea de frînare a motorului se cuplează de obicei viteza inferioară. Astfel, cu cît panta este mai înclinată, cu atît viteza care se cuplează trebuie să fie mai joasă. În general ,se obişnuieşte ca, pentru frînarea cu motorul la mersul în pantă, să se cupleze viteza care ar fi fost necesară pentru parcurgerea drumului respectiv în rampă.

Deci, frînele se folosesc în cazul cînd viteza de circulaţie a automobilului trebuie redusă mai repede decît prin frînarea motorului.

Folosirea frînei de mînă pentru reducerea vitezei de mers a automobilului nu este admisibilă decît în cazul defectării pe neaşteptate a frînei de picior.

Frînarea repetată şi intensă duce la o uzură puternică a anvelopelor, precum şi a frînelor (garniturilor de ferodou). De aceea trebuie să se evite cît mai mult utilizarea frînelor, recurgîndu-se la frînarea cu motorul, folosindu-se de asemenea rezistenţa la rulare a automobilului şi rezistenţa aerului pentru reducerea vitezei acumulate.

Distanţa de frînare. Nu se poate vorbi despre frîne şi frînarea automobilului, fără a arăta şi ce este distanţa de frînare.

Prin *distanţa de frînare* a unui autovehicul se înţelege distanţa (porţiunea de drum) pe care o parcurge acesta începînd din momentul frînării şi pînă la oprirea în loc.

Scanned with OKEN Scanner

Această distanță de frînare depinde de mai mulți factori și anume :

— viteza de mers a automobilului în momentul frînării ;

— starea în care se găsește instalația de frînare a acestuia ;

— tipul și starea anvelopelor automobilului ;

— tipul și starea drumului.

O dată cu creșterea vitezei de deplasare a automobilului crește și distanța de frînare — proporțional cu pătratul vitezei (în progresie aritmetică).

Ce înseamnă asta ? Aceasta înseamnă că, în cazul cînd la viteza de 40 km/oră distanța de frînare este de 10 m, o dată cu creșterea vitezei pînă la 80 km pe oră (adică la o viteză dublă, 2×40), distanța de frînare va fi de 4 ori mai mare, cu alte cuvinte va fi de 40 m.

Bineînțeles că acest lucru este valabil dacă frînele sînt în stare bună ; în cazul cînd frînele sînt defecte, uzate sau reglate necorespunzător, distanța de frînare a automobilului respectiv crește.

Nu trebuie uitat, de asemenea, faptul că și starea drumului, ca și tipul îmbrăcămintei acestuia au o influență directă asupra distanței de frînare. Lucrul acesta este lesne de înțeles, pentru că de aceste două elemente depinde aderența anvelopelor față de drumul pe care se circulă. Cu cît aderența roților față de suprafața drumului este mai mare, cu atît mai scurtă va fi distanța de frînare a autovehiculului respectiv.

Conducătorul nu trebuie să uite niciodată că distanța de frînare crește cînd se circulă pe un drum cu o aderență proastă, cum ar fi asfaltul umed sau o șosea acoperită cu un strat de gheață. În acest caz, distanța de frînare, în comparație cu cea necesară pe un drum uscat, poate să crească de patru ori și chiar mai mult.

Un element important în stabilirea distanței de frînare este de asemenea tipul de anvelope ale automobilului și starea acestora (profilul bandei de rulare). Într-adevăr, cînd banda de rulare este înaltă, în stare bună, aderența

Scanned with OKEN Scanner

anvelopelor cu drumul creşte, iar distanţa de frînare a automobilului scade. Pe cîtă vreme, dacă suprafaţa bandei de rulare este uzată şi deci netedă, distanţa de frînare a autovehiculului creşte.

În afară de lungimea distanţei de frînare a automobilului, orice conducător trebuie să ia în consideraţie — atunci cînd stabileşte distanţa necesară pentru oprirea totală a autovehiculului — şi distanţa pe care acesta o parcurge în răstimpul cît durează *reacţia şoferului* şi acţionarea dispozitivului de frînare.

Reacţia conducătorului este timpul care se scurge din clipa în care în faţa automobilului apare un pericol (obstacol) oarecare şi pînă în clipa cînd conducătorul reacţionează la aceasta prin diferite măsuri pe care le crede de cuviinţă, cum ar fi virajul sau frînarea.

Bineînţeles că în acest răstimp automobilul parcurge o anumită distanţă, care depinde de viteza automobilului : cu cît viteza de circulaţie a acestuia este mai mare, cu atît va fi mai mare distanţa parcursă de el în acest timp.

Este foarte important de reţinut că timpul de reacţie a conducătorului este în funcţie atît de particularităţile sale individuale, cît *mai ales* de starea sa fizică din acel moment (oboseala, starea de indispoziţie sau boală, influenţa alcoolului etc.). Timpul de reacţie *creşte mult* sub influenţa acestor factori.

Al doilea element care influenţează distanţa totală de oprire a automobilului este timpul de declanşare a dispozitivului de acţionare a frînei. Timpul de declanşare a acestui dispozitiv începe din clipa apăsării pedalei de frînă şi durează pînă în clipa cînd are loc acţiunea saboţilor de frînă asupra tamburului roţii. Timpul acesta este în directă legătură cu starea tehnică şi uzura frînelor, precum şi cu reglarea corectă a acestora.

Prin urmare, cînd calculăm drumul total de oprire al automobilului, trebuie să adăugăm la distanţa de frînare drumul parcurs în timpul de reacţie a conducătorului şi în cel de declanşare a dispozitivului de acţionare a frînei. Drumul total de oprire a automobilului se mai numeşte şi *distanţa de siguranţă*.

Scanned with OKEN Scanner

Un bun conducător nu trebuie să uite că frînarea corectă menajează şi păstrează (conservă) automobilul în general, prelungeşte termenul de utilizare a anvelopelor, în timp ce o frînare incorectă, „barbară" duce la o uzură rapidă a cauciucurilor, la suprasolicitarea diferitelor elemente componente ale automobilului.

Un conducător cu experienţă, care-şi iubeşte şi-şi cunoaşte automobilul, va recurge la frîne numai atunci cînd acest lucru este inevitabil, evitînd să creeze el însuşi necesitatea de a frîna (de exemplu accelerînd şi mărind viteza în situaţii cînd, aproape imediat, va trebui s-o reducă).

Prin urmare, obişnuiţi-vă să reduceţi din timp viteza la apropierea de semafoare sau înaintea virajelor, ca şi înaintea locurilor unde există pericolul apariţiei unui alt vehicul (garaj, intersecţie) sau a unor pietoni (şcoală etc.).

Recomandăm aceasta, întrucît frînarea lină, treptată, cînd viteza este redusă, nu dăunează automobilului, în timp ce frînarea bruscă, prin apăsarea rapidă şi puternică a pedalei de frînă, mai ales la viteză mare, dăunează nu numai anvelopelor şi garniturilor de ferodou de pe saboţii de frînă, ci şi suprasolicită întregul autovehicul.

Să nu uităm că nu întotdeauna apăsarea pedalei de frînă duce la micşorarea vitezei, chiar dacă frînele automobilului sînt în bună stare. Asta se întîmplă atunci cînd asfaltul este acoperit cu mîzgă, noroi, polei, zăpadă bătătorită sau ulei. În acest caz, o apăsare bruscă şi puternică pe pedala de frînă nu va opri automobilul, ci îl va face să derapeze. De aceea, în asemenea situaţii, conducătorul trebuie să meargă extrem de atent, comportîndu-se ca şi cum nu ar avea frînă.

În general, pentru a evita deraparea, vom frîna fără să debreiem prin apăsări line, succesive, de scurtă durată, ale pedalei de frînă. Bineînţeles că *putem frîna fără debreiere numai pînă la atingerea turaţiei minime* admisă de viteza cuplată în momentul respectiv, după care încep să se audă „bătăi" în motor, care este astfel suprasolicitat. De aceea, după atingerea vitezei minime admise, trebuie sau să întrerupeţi frînarea, sau să debreiaţi.

Scanned with OKEN Scanner

Dacă pe garniturile de ferodou de pe saboţii de frînă a nimerit ulei sau apă, coeficientul de frecare scade şi frînarea nu mai este eficientă. În general, uleiul ajunge cu greu şi rar pe ferodou, în schimb apa poate pătrunde la saboţi atît cu ocazia spălării automobilului, cît şi în urma trecerii prin apă (vad, băltoacă etc.). Efectul este imediat : frînele nu mai răspund la comenzile conducătorului. În acest caz, în timpul mersului, trebuie să se apese de cîteva ori pedala de frînă, pentru a se usca ferodoul de pe saboţi.

VIRAJELE

Mai ales în timpul executării virajelor, mişcările conducătorului trebuie să fie line şi legate (coordonate).

Virajele trebuie executate lin, într-o viteză care să nu depăşească cea permisă de condiţiile drumului şi regulile de circulaţie. Dacă în timpul virajelor corpul are tendinţa de a se apleca (deplasa) în partea opusă virajelor, înseamnă că aţi depăşit viteza admisă, supunînd astfel automobilul la o suprasolicitare dăunătoare.

După însuşirea conducerii automobilului în linie dreaptă (pe drum drept), cu schimbarea vitezelor (atît de la cea inferioară la superioară, cît şi invers), cu frînarea şi oprirea autovehiculului pe loc, conducătorul începător va trebui să treacă la învăţarea şi exersarea executării virajelor, care sînt de două feluri : viraje simple şi viraje duble.

Virajul simplu se execută pentru schimbarea direcţiei iniţiale de deplasare a automobilului într-o altă direcţie.

Virajul dublu se execută pentru ocolirea unui obstacol întîlnit în drumul autovehiculului sau cu ocazia depăşirii unui alt vehicul.

La efectuarea virajului simplu, conducătorul întoarce volanul în sensul necesar, iar pe măsură ce automobilul execută virajul şi ia poziţia necesară de mers în noua di-

Scanned with OKEN Scanner

recție, volanul revine treptat în poziția sa inițială — adică poziția corespunzătoare deplasării autovehiculului în linie dreaptă (fig. 1).

Dacă virajul se execută în mod corect (1), traiectoria drumului parcurs de automobil trebuie să fie o linie

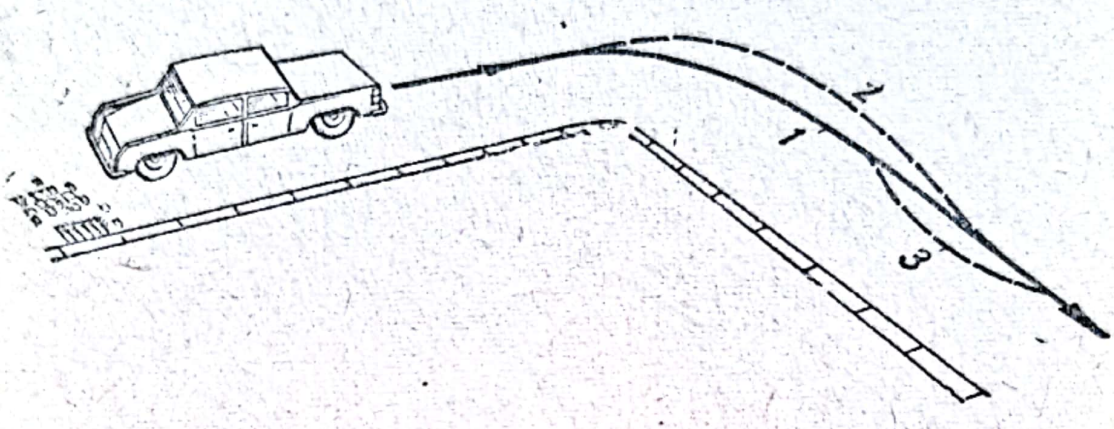


FIG. 1

curbă cît mai lină, care face legătură cu cele două linii drepte — prima, reprezentînd traiectoria drumului inițial, dinainte de viraj, iar a doua, traiectoria deplasării autovehiculului după viraj, pe noua direcție.

Executarea virajului trebuie să fie corectă, în așa fel încît automobilul să ocupe în tot acest timp o porțiune cît mai redusă a drumului, dacă se poate minimă, să nu stînjenească circulația altor vehicule și mai ales să nu pericliteze în nici un fel siguranța circulației.

Conducătorul începător trebuie să evite rotirea prea tîrzie sau insuficientă a volanului la viraj (2), ca și rotirea exagerată, urmată de readucerea bruscă a acestuia în poziția inițială (3), deoarece aceste greșeli imprimă autovehiculului în curbă o mișcare șerpuită, care denotă o slabă stăpînire a conducerii în viraj.

La executarea virajului dublu se procedează mai întîi la rotirea volanului în sensul necesar pentru ocolirea obstacolului sau vehiculului întîlnit în cale, iar după depășirea acestora volanul se rotește în sens opus, pînă

Scanned with OKEN Scanner

cînd automobilul este readus pe direcția de deplasare în linie dreaptă (fig. 2).

Este foarte important de reținut că la efectuarea virajelor *roțile automobilului descriu traiectorii diferite*, pe arce de cerc cu unghiuri diferite.

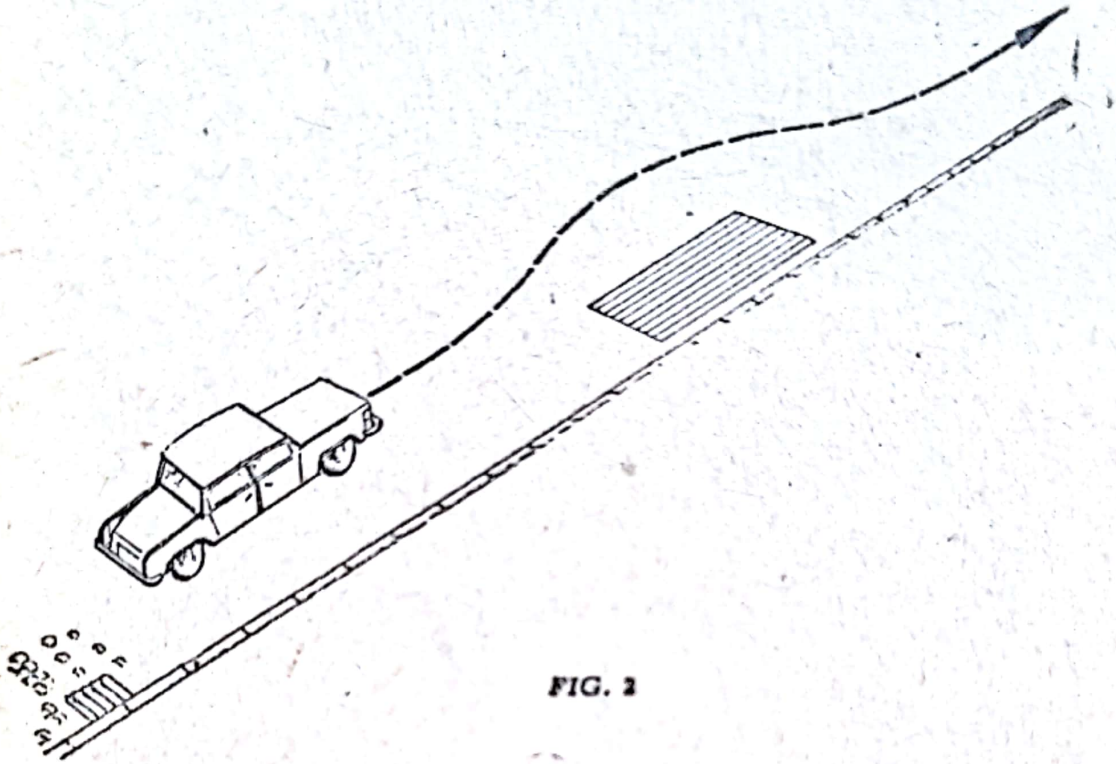


FIG. 2

Astfel, roata interioară din spate se deplasează pe un arc de cerc cu rază minimă, iar roata exterioară din față — pe un arc de cerc cu raza maximă. Celelalte două roți se deplasează pe traiectorii cu raze intermediare (fig. 3).

Acest fapt are o foarte mare importanță la executarea virajelor scurte în imediata apropiere a unor obstacole aflate în drum, cum ar fi virajul pe dreapta, cu ocolirea unui colț al trotuarului, intrarea într-un garaj sau pe o poartă etc.

Dacă conducătorul nu ține seama de traiectoriile diferite pe care le parcurg roțile la viraj, el riscă — executînd virajul la mică distanță de obstacol — ca, după ce l-a depășit cu roțile din față să-l lovească sau să-l calce cu roțile din spate sau cu partea posterioară a autovehiculului.

Scanned with OKEN Scanner

Acest lucru poate fi evitat în felul următor : înainte de executarea virajelor, conducătorul va îndepărta autovehiculul lateral față de obstacol, iar dacă lățimea insuficientă a drumului nu permite acest lucru, conducătorul va începe executarea virajului abia după ce partea anterioară a autovehiculului a depășit într-o oarecare măsură obstacolul respectiv (fig. 4).

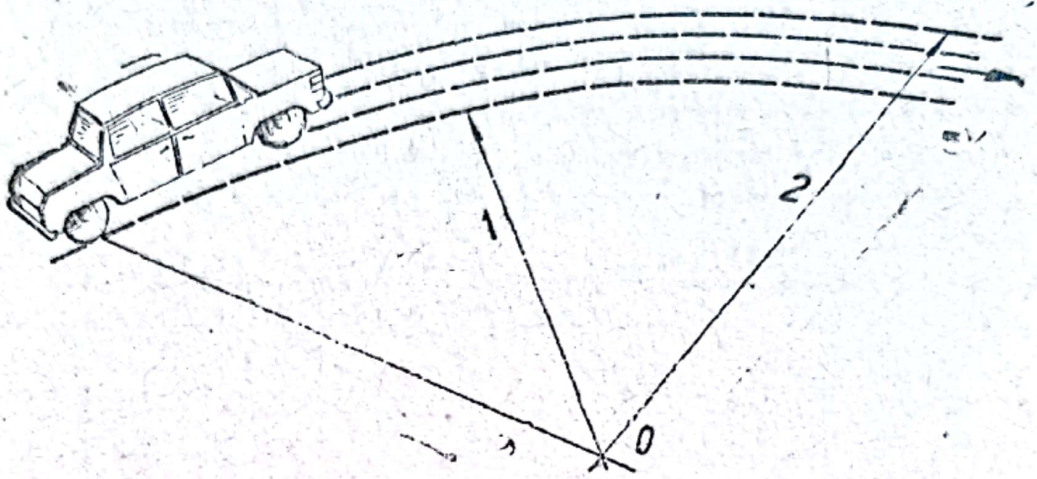


FIG. 3

La aprecierea distanței cu care trebuie depășit obstacolul înainte de începerea executării virajului se va ține seama în primul rînd de distanța față de obstacol, apoi

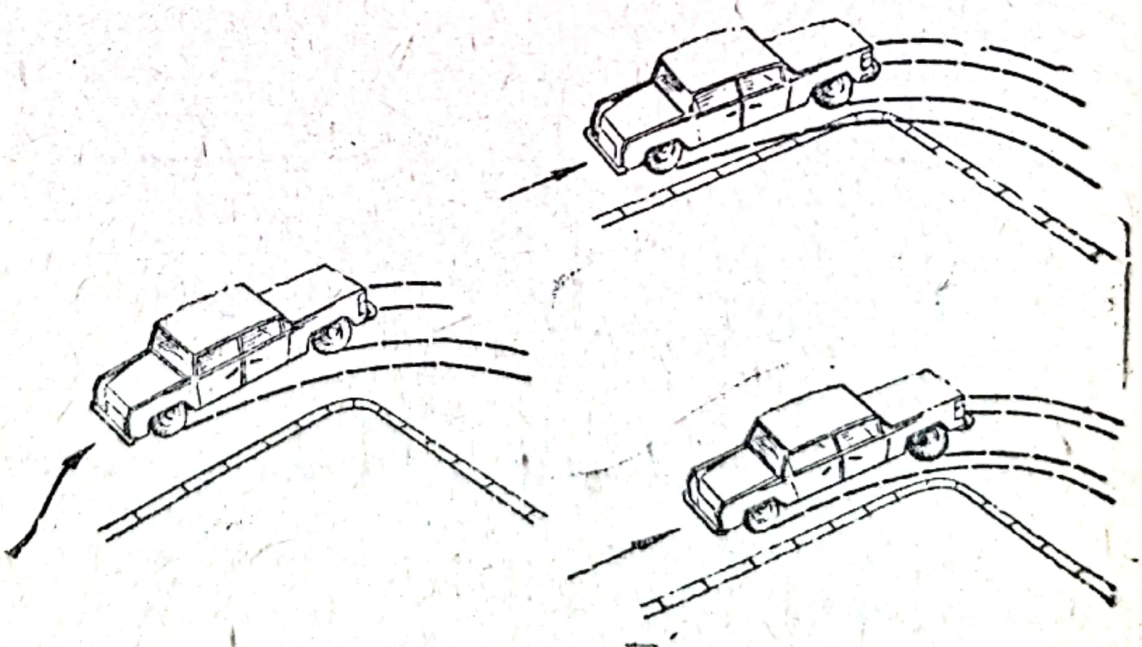


FIG. 4

Scanned with OKEN Scanner

de gabaritul autovehiculului respectiv, precum și de raza de întoarcere a acestuia.

Cînd se execută virajele în curbe, precum și în intersecții de străzi sau de drumuri, conducătorul trebuie să aibă grijă ca automobilul să se afle în permanență în limitele sensului de mers pe dreapta al părții carosabile a străzii sau drumului respectiv, în așa fel încît să nu se „taie colțul" cu ocazia virajului pe stînga, întrucît aceasta ar putea duce la o ciocnire cu vehiculele care vin din sensul opus.

Dacă înaintea unei curbe ați observat că din sens opus vine un alt autovehicul (mai ales unul cu gabarit mare), reduceți viteza în așa fel, încît să nu vă întîlniți cu el chiar în curbă. S-ar putea ca acesta să depășească în viraj linia mediană a șoselei, ajungînd pe partea pe care circulați dumneavoastră.

Trebuie evitate mișcările violente la rotirea volanului, deoarece acestea fac ca mersul automobilului să devină nestabil și pot duce chiar la deraparea acestuia.

După cum s-a mai arătat, poziția cea mai comodă și mai puțin obositoare a mîinilor pe volan este cea denumită „patru fără douăzeci" (sau „patru fără zece"). În cazul virajelor cu o rază mare, în care unghiul de rotație al volanului este mic, conducătorul își deplasează mîinile (din această poziție) împreună cu volanul.

De altfel, poziția sus-amintită permite executarea unui viraj scurt fără suprapunerea mîinilor (brațelor).

La executarea unui viraj scurt spre stînga, mîna stîngă se ia de pe volan și se mută în partea superioară a acestuia, cea dreaptă rămînînd pe loc.

În cazul serpentinelor cu viraje foarte scurte, această mișcare a mîinilor nu este suficientă și atunci executarea lină a virajului poate fi realizată în două feluri.

Dacă automobilul se conduce ușor, chiar înainte de executarea virajului (spre stînga) apucați cu mîna stîngă volanul ca în exemplul precedent și rotiți-l numai cu mîna dreaptă, în timp ce stînga rămîne în aceeași poziție (același loc) și lasă volanul să-i alunece printre degete.

În momentul cînd mîna dreaptă ajunge lîngă cea stîngă și nu mai poate continua rotirea volanului, această rotire

Scanned with OKEN Scanner

este continuată de mîna stîngă, în timp ce mîna dreaptă îl lasă să-i alunece printre degete.

Al doilea procedeu constă în apucarea volanului înainte de viraj, cînd automobilul se mai deplasează încă în linie dreaptă, prin suprapunerea mîinilor (brațelor), astfel ca la sfîrșitul virajului mîinile să capete poziția inițială.

Aceste procedee de executare a virajelor își au desigur variantele lor, în funcție de viteza de deplasare a automobilului și de unghiul virajului.

Întrucît la executarea virajelor ia naștere o forță centrifugă care poate duce la deraparea sau chiar la răsturnarea automobilului, conducătorul începător trebuie să reducă neapărat viteza autovehiculului înainte de viraj.

De asemenea, în viraj, el nu trebuie să frîneze, mai ales brusc, întrucît survine pericolul de derapare, datorat reducerii aderenței roților față de suprafața drumului.

Cînd aveți de făcut cîteva viraje succesive, căutați să accelerați sau să reduceți turația motorului în așa fel încît să nu fiți nevoit să frînați înaintea virajului și deci să puteți intra în viraj, fără folosirea frînei de picior, în viteza permisă de curba respectivă. Nu trebuie să uitați că, indiferent cît de mare este viteza cu care circulați, *frînarea trebuie terminată cel mai tîrziu înainte de intrarea în viraj.*

Cînd executați un viraj trebuie să respectați următoarele reguli : nu circulați decît pe partea dreaptă a drumului ; apreciați înaintea virajului viteza cu care poate fi luat ; nu frînați în viraj ; nu decuplați ambreiajul. De aici decurge încă o regulă: în viraj nu schimbați vitezele.

Cînd curba este atît de strînsă (scurtă) încît la sfîrșitul virajului va trebui să treceți într-o treaptă de viteză inferioară, schimbați viteza înainte de a intra în viraj.

În cazul automobilelor cu roțile din față motoare, virajul se parcurge cu motorul în sarcină, adică cu creșterea accelerației, avînd grijă ca această creștere să se facă lin și fără să depășim viteza pe care curba respectivă o permite

Scanned with OKEN Scanner

La automobilele cu roţile din spate motoare începem să accelerăm tot lin, în momentul cînd ne aflăm în punctul maxim (de vîrf) al curbei.

Învăţarea executării virajelor trebuie să înceapă cu viraje de stînga, întrucît acestea, avînd o rază mai mare pot fi deprinse mai uşor ; abia după însuşirea acestora se trece la învăţarea şi exersarea virajelor de dreapta, care au o rază mai mică.

La învăţarea virajelor trebuie să se acorde toată atenţia înlăturării greşelilor celor mai frecvente ale conducătorilor începători în aceste situaţii, şi anume :

— nesemnalizarea la viraje sau semnalizarea incorectă;
— nereducerea din timp a vitezei înainte de viraj ;
— schimbarea cu întîrziere a vitezei într-una inferioară ;
— „tăierea colţului“ cu ocazia executării virajului pe stînga ;
— călcarea cu roţile din spate a colţului trotuarului la virajul pe dreapta ;
— executarea virajului pe o curbă şerpuită şi nu lină ;
— readucerea cu întîrziere a volanului, după viraj, în poziţia de deplasare în linie dreaptă ;
— apropierea accentuată, după viraj, a automobilului de trotuar sau ieşirea lui în afara liniei axiale.

Executarea corectă şi lină a virajelor în ambele sensuri, precum şi mersul pe serpentine constituie o piatră de încercare a conducătorilor de automobile, de aceea conducătorul începător trebuie să caute să-şi însuşească cît mai bine procedeele corecte de executare a acestora.

MERSUL ÎNAPOI

Întrucît mersul înapoi (în marşarier) este o manevră foarte des folosită în cele mai diferite împrejurări, trebuie să i se acorde o atenţie deosebită cu ocazia învăţării conducerii autovehiculului.

Scanned with OKEN Scanner

Ca și alte procedee de conducere a automobilului, mersul înapoi se însușește prin exerciții practice, de preferință pe un teren care permite efectuarea celor mai felurile manevre. Pe un astfel de teren, diferitele obstacole sau intrări (porți de garaj, curți) pot fi marcate prin steguleţe sau prin alte semne vizibile.

Este foarte important ca la executarea de către conducătorul începător a exercițiilor de mers înapoi, acesta să-și însușească în primul rînd deprinderea de a acționa pedala de accelerație și cea a ambreiajului, precum și cea a frînei, și de a roti volanul chiar în situația cînd, pentru observarea drumului în spate, trunchiul și capul său sînt răsucite înapoi, cînd capul este scos afară prin geamul deschis al portierei (ușii) sau cînd ține ușa deschisă cu o mînă și este aplecat în afara automobilului.

Cu ocazia învățării mersului înapoi, trebuie să se evite în special următoarele greșeli, frecvente la conducătorii începători :

— pornirea în mersul înapoi, fără să se fi convins (prin examinarea drumului din spate) de inexistența oricărui obstacol sau pericol ;

— mersul înapoi în viteză prea mare pentru această manevră ;

— rotirea volanului în alt sens decît cel necesar (se știe că pentru a vira cu spatele la dreapta, volanul trebuie rotit tot spre dreapta și invers) ;

— atingerea cu roțile din față sau cu partea dinainte a automobilului a obstacolului care trebuie depășit sau ocolit prin manevra mersului înapoi (stîlp, poartă etc.) ;

— întoarcerea capului înainte pentru a urmări rotirea volanului sau a privi pedalele acționate în acel moment.

Pentru a nu deteriora pinioanele cutiei de viteze prin greșita manevrare a schimbătorului de viteze, nu se va cupla niciodată mersul înapoi înainte de oprirea completă a automobilului ; de asemenea, după manevra de mers înapoi nu se va cupla viteza întîi, înainte ca vehiculul să se fi oprit complet. În felul acesta vom prelungi viața și buna funcționare a agregatului respectiv.

Scanned with OKEN Scanner

In general, mersul înapoi se folosește atunci cînd prin mersul obișnuit, înainte, automobilul nu poate fi adus în poziția necesară sau cînd nu se poate executa manevra dorită decît prin mersul înapoi.

Aceasta se întîmplă de obicei la intrarea pe poarta garajului sau curții, întoarcerea pe o stradă sau un drum prea îngust, parcarea într-un loc strîmt etc. (normele de circulație interzic mersul înapoi la ieșirea din garaje, curți ori ganguri).

Pentru o bună însușire a mersului înapoi se recomandă să se facă următoarele exerciții :

— mersul în linie dreaptă ;

— mersul în linie frîntă ;

— mersul în linie sinuoasă (șerpuită) ;

— mersul cu ocolirea unui obstacol situat în partea stîngă a automobilului ;

— mersul cu ocolirea unui obstacol aflat în partea dreaptă a automobilului ;

— mersul în linie șerpuită cu ocolirea mai multor obstacole (slalom).

Pentru conducătorul începător cea mai mare dificultate în mersul înapoi o prezintă faptul că are o vizibilitate redusă a drumului în spatele autovehiculului.

O altă dificultate constă în aceea că, în viraje, roțile conduse ale automobilului (cele din față) se deplasează — spre deosebire de mersul normal — în urma celor neconduse (cele din spate).

În felul acesta, la executarea virajelor, în mersul înapoi există pericolul de a da cu roțile din față peste obstacolul aflat în exteriorul curbei virajului, după ce roțile din spate au trecut cu bine de obstacol. Aceasta, pentru că roțile din față descriu în acest caz arce de cerc cu raze mai mari decît cele din spate.

În schimb, obstacolul situat în interiorul curbei virajului, după ce roțile din spate au trecut de el, nu mai poate fi călcat sau lovit de roțile din față, întrucît ele se îndepărtează de acesta prin manevra respectivă (fig. 5).

Scanned with OKEN Scanner

La început toate aceste manevre prezintă o anumită dificultate pentru conducătorul începător, de aceea pînă la o bună însușire a mersului înapoi în diferite situații trebuie să se acorde tuturor acestor elemente o atenție deosebită.

Întrucît condițiile obiective și regulile de circulație ne obligă să examinăm în prealabil și să observăm în tot timpul mersului înapoi drumul din spatele automobilului, vom folosi pentru aceasta una din următoarele posibilități :

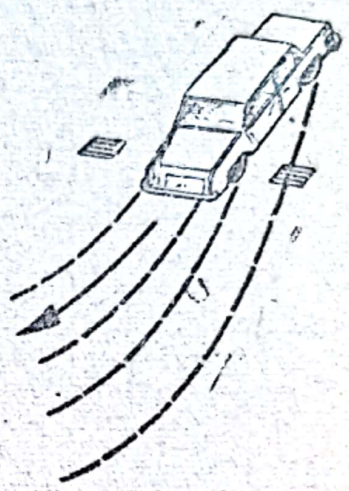


FIG. 5

— observarea drumului prin geamul din spate al caroseriei automobilului ;

— observarea drumului prin geamul deschis al ușii din stînga conducătorului ;

— observarea drumului prin ușa deschisă din stînga conducătorului.

Observarea drumului prin oglinda retrovizoare nu este suficientă și de aceea nu trebuie să ne rezumăm la ea cu ocazia mersului înapoi ,iar atunci cînd este cazul ne vom da chiar jos și vom cerceta terenul din spatele automobilului.

Paralel cu observarea atentă a drumului din spatele automobilului, la mersul înapoi, conducătorul începător nu va neglija să-și arunce din cînd în cînd privirea prin parbriz, pentru a urmări modul în care se deplasează partea dinainte a autovehiculului și dacă nu cumva aripa mașinii riscă să atingă obstacolul aflat în preajmă.

Deplasîndu-se prin mersul înapoi, automobilul *capătă o manevrabilitate mult mai mare* decît în mersul normal cu fața înainte. Acest lucru nu trebuie uitat mai ales atunci cînd sîntem nevoiți să parcăm automobilul într-un loc foarte strîmt, limitat ca spațiu, sau să trecem printr-o poartă îngustă dintr-o poziție dificilă.

Este foarte important ca, înainte de a cupla viteza de mers înapoi, să ne convingem că în spatele automobilu-

lui nu există nici un obstacol, de nici un fel, chiar dacă pentru aceasta este nevoie să ne dăm jos din automobil; ab a după ce am controlat că avem „cale liberă", vom cupla viteza de mers înapoi în vederea executării manevrei dorite.

Conducătorii începători trebuie să facă cît mai multe exerciţii de manevrare a automobilului prin mersul inapoi, bineînţeles la început pe un loc viran. Exerciţiile se vor complica cu timpul prin aşezarea obstacolelor în poziţii cît mai dificile, asemănătoare celor ce se întîlnesc în diferite situaţii cu ocazia parcării pe străzi, lîngă trotuare etc.

ÎNVĂŢAREA ÎNTOARCERII AUTOMOBILULUI

Automobilul are nevoie, uneori, pentru a-şi putea continua mersul în sensul opus celui iniţial, de o schimbare a poziţiei sale cu 180°. Această schimbare de poziţie se numeşte întoarcere.

Întoarcerile automobilului sînt de două feluri :

— cele care pot fi executate simplu, printr-un viraj, fără a se recurge la mersul înapoi, adică atunci cînd locul sau drumul unde urmează să efectuăm întoarcerea permite prin lăţimea sa această manevră a automobilului ;

— cele care trebuie executate cu manevrarea automobilului prin mersul înapoi, în situaţia cînd locul sau strada respectivă nu permite, datorită îngustimii, o întoarcere directă.

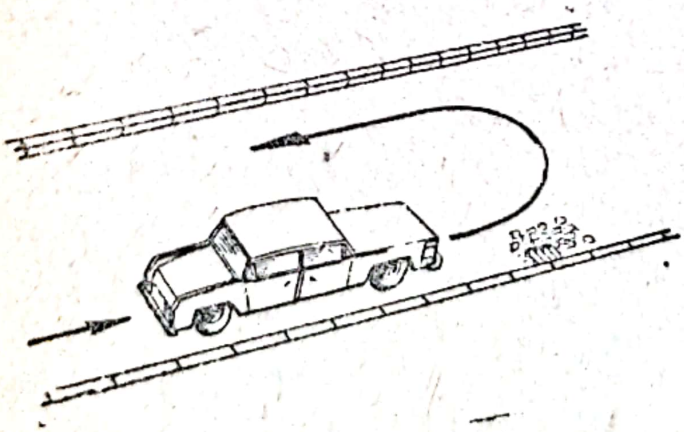


FIG. 6

La executarea exerciţiilor de întoarcere a automobilului trebuie să se atragă atenţia conducătorului începător asupra respectării cu stricteţe a regulilor de circulaţie — şi anume asupra situaţiilor

Scanned with OKEN Scanner

cînd aceste reguli interzic întoarcerile — întrucît, în caz contrar, se creează pericole pentru siguranța circulației.

Modul de executare a întoarcerii automobilului fără a recurge la mersul înapoi este în funcție de lățimea părții carosabile a străzii, precum și de numărul de șiruri (benzi) pe care se circulă pe respectiva stradă (fig. 6).

Iată succesiunea în care trebuie să se desfășoare exercițiile la executarea întoarcerilor automobilului, în funcție de străzi :

— întoarcerile cu plecare de lîngă trotuar ;

— întoarcerile cu plecare de lîngă linia axială, în cazul circulației pe mai mule șiruri.

După oprirea automobilului lîngă trotuar, cu respectarea regulilor de circulație cu privire la oprire, conducătorul începător va examina strada : dacă din spate, sau din sensul opus vin vehicule, el le va lăsa să treacă, apoi va semnaliza cu semnalizatorul, eventual și cu mîna întinsă, intenția de a executa întoarcerea și abia după aceea va efectua manevra (într-o viteză inferioară, bineînțeles).

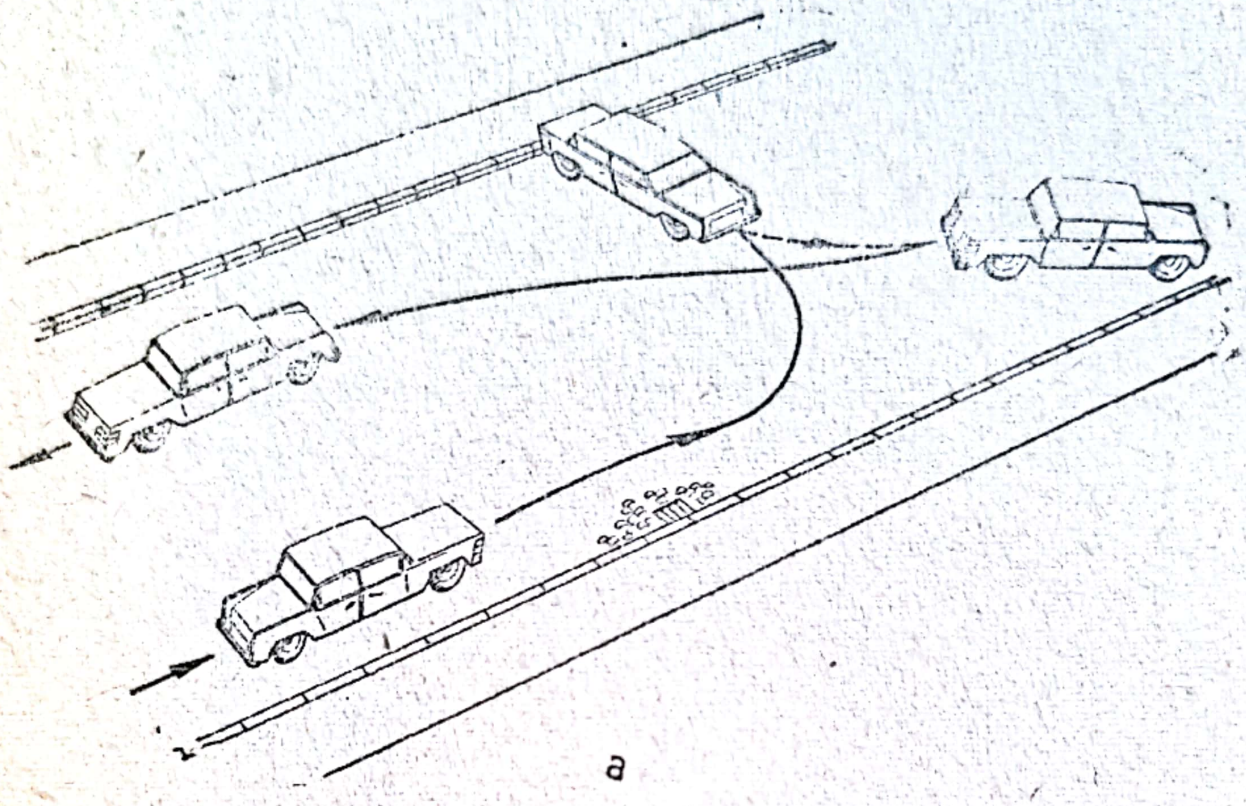
În cazul străzilor largi, pe care se circulă pe mai multe șiruri, întoarcerea (dacă este permisă) se va executa de lîngă linia axială.

Conducătorul vehiculului, cu circa 100 m înainte de locul executării întoarcerii, trebuie să semnalizeze intenția de a întoarce, să se încadreze în șirul extrem din stînga, să reducă viteza de circulație și să se oprească în dreapta liniei axiale (la circa 1 m), în vederea manevrei de întoarcere, iar în ultimul moment, înainte de oprire, să rotească cu ajutorul volanului roțile automobilului spre stînga.

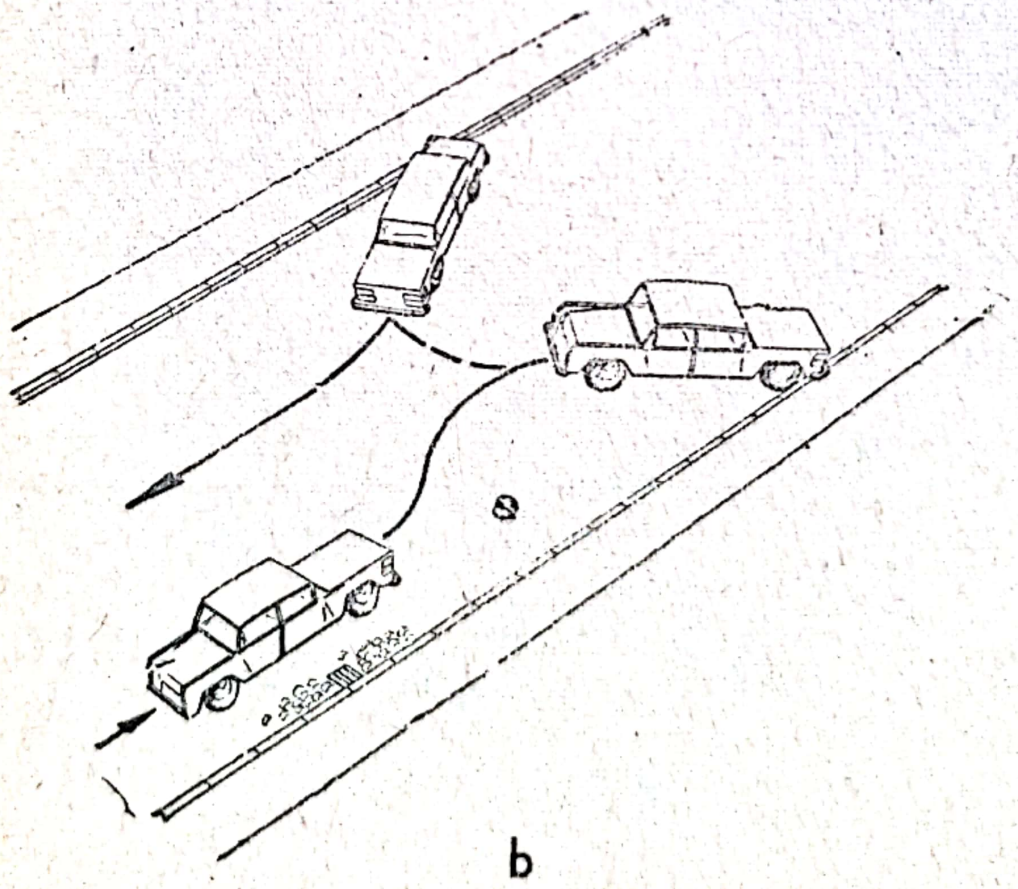
În cazul învățării întoarcerilor cu utilizarea mersului înapoi se recomandă următoarea succesiune a exercițiilor :

— întoarceri cu o singură manevră a automobilului (fig. 7 *a* și *b*).

Scanned with OKEN Scanner



a



b

FIG. 7

Scanned with OKEN Scanner

— întoarceri cu mai multe manevrări înapoi ;

— întoarceri cu o singură manevră, utilizîndu-se intrarea într-o curte, poartă, garaj sau gang.

Cum se procedează în cazul cînd trebuie executată o întoarcere a automobilului cu folosirea mersului înapoi ?

După oprirea automobilului lîngă trotuar, pe dreapta, cu respectarea regulilor de circulaţie, conducătorul va cerceta strada în ambele sensuri şi va lăsa să treacă toate vehiculele care circulă pe stradă atît într-un sens, cît şi în celălalt, după care va semnaliza intenţia de a întoarce.

Cuplînd viteza inferioară el va roti cu repeziciune volanul spre stînga, pînă la refuz, traversînd strada ; lîngă trotuarul opus, chiar înainte de oprire, conducătorul va roti cu aceeaşi repeziciune volanul spre dreapta, pînă la refuz, întorcînd astfel roţile din faţă.

Conducătorul începător trebuie să fie foarte atent, ca să nu se urce cu roţile din faţă pe trotuar şi nici să nu rotească roţile pe loc (adică după oprire) pentru că lucrul acesta duce la o uzură accentuată atît a anvelopelor, cît şi a întregului mecanism de direcţie al automobilului.

După această manevră de mers înainte, conducătorul se va convinge încă o dată că strada este liberă, va cupla viteza de mers înapoi şi va traversa din nou strada, de data aceasta în sens invers, rotind volanul spre dreapta, prin mers înapoi (cu spatele) pînă la trotuarul opus (cel de lîngă care a plecat iniţial pentru efectuarea manevrei).

Nu trebuie uitat ca, înainte de oprire, să se rotească cu repeziciune volanul (şi deci şi roţile) spre stînga, pînă la refuz, întrucît aceasta va uşura pornirea în direcţia cerută.

După oprire se va cupla din nou viteza inferioară şi, dacă strada este liberă, se va porni în noua direcţie de circulaţie (fig. 7 *a* şi *b*).

Scanned with OKEN Scanner

Întoarcerea din două manevre se mai poate executa în felul următor: plecînd de lîngă trotuarul din dreapta (după ce am semnalizat manevra) ne depărtăm de trotuar apropiindu-ne de mijlocul străzii, după care rotim mult volanul spre dreapta, îndreptînd partea din față a automobilului spre trotuarul de lîngă care am plecat (vezi manevra descrisă la virajul dublu — fig. 2). În ultimul moment, înainte de oprire rotim puternic volanul spre stînga.

Din această poziție, după ce ne-am convins că strada este liberă, semnalizăm și cuplînd mersul înapoi, traversăm strada cu spatele pînă la trotuarul opus, rotind volanul mult spre stînga. La oprire, înainte ca roțile din spate ale automobilului să atingă trotuarul, rotim repede volanul spre dreapta redresînd astfel roțile din față.

După oprire, cuplăm viteza întîi și după ce semnalizăm, ne continuăm drumul în noua direcție (fig. 7 *b*).

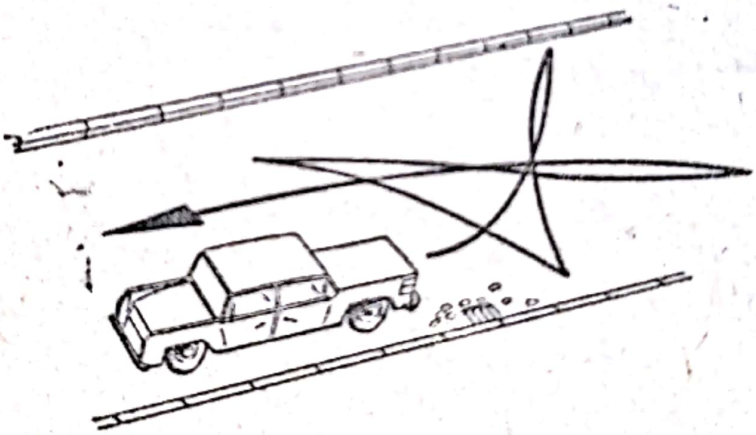


FIG. 8

Întoarcerea este mai dificilă și necesită mai multe manevrări atunci cînd strada respectivă este foarte îngustă și nu permite o întoarcere din două manevre a autovehiculului ca cea descrisă mai sus.

Scanned with OKEN Scanner

In acest caz (fig. 8) întoarcerea depinde mai ales de rotirea cu pricepere a volanului în sensul cerut, pînă la refuz ,și de viteza cu care se execută această rotire. Este foarte important în această situație ca în tot timpul rotirii volanului viteza de mers a automobilului să fie cît mai mică posibil (atît la mersul înainte, cît și la mersul înapoi, în timpul manevrării), urmărindu-se însă cu grijă ca motorul să nu se oprească.

O situație mai puțin dificilă este aceea cînd pe o stradă îngustă putem folosi pentru întoarcere o intrare, poartă sau gang, pentru că în felul acesta, la executarea manevrei respective ne ajută lățimea trotuarului, care se adaugă la cea a părții carosabile a străzii.

Desigur, însă, că în acest caz, conducătorul începător trebuie să fie atent să nu lovească cu partea din față a automobilului poarta respectivă, frînînd la momentul potrivit.

Să vedem în încheiere care sînt greșelile cele mai frecvente pe care le fac conducătorii începători cu ocazia executării întoarcerilor automobilului, pentru a le evita:

— se folosește o viteză prea mare ;

— volanul nu se rotește suficient de repede în sensul dorit și nu pînă la refuz ;

— roțile automobilului se lovesc puternic de bordura trotuarului atît la mersul înainte, cît și înapoi ;

— înainte de oprirea automobilului, roțile se rotesc cu întîrziere în sensul opus;

— se rotește volanul automobilului atunci cînd acesta stă pe loc ;

— nu se acordă atenție respectării regulilor de deplasare a autovehiculului înapoi.

Întrucît aceste greșeli influențează foarte mult executarea corectă și rapidă a întoarcerilor, trebuie să se acorde toată atenția înlăturării și evitării lor.

Scanned with OKEN Scanner

INTRAREA PE POARTĂ

Intrarea pe poartă este o manevră foarte uzitată în circulaţia cu automobilul, de aceea conducătorul începător trebuie să-i acorde o deosebită atenţie, efectuînd numeroase exerciţii pentru însuşirea tuturor variantelor ei.

Manevra de intrare pe poartă se poate executa, în funcţie de împrejurări, în mai multe feluri, şi anume :

— prin mers înainte, cînd automobilul se află în dreptul porţii, cu faţa la ea (fig. 9);

— prin mers înainte, cînd poarta se află înainte în dreapta, pe aceeaşi parte (fig. 10).

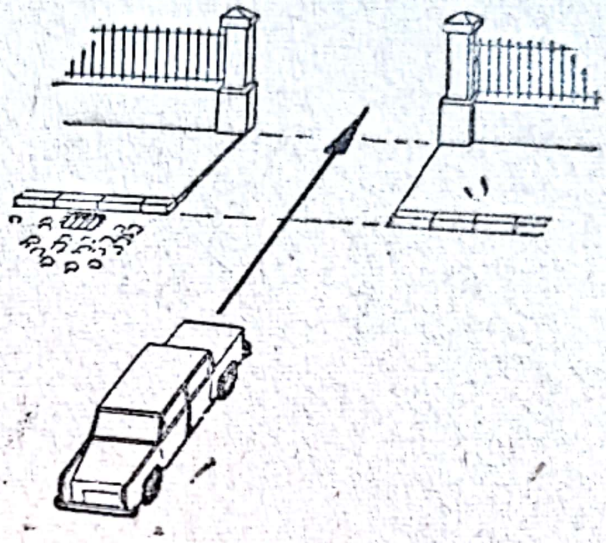


FIG. 9

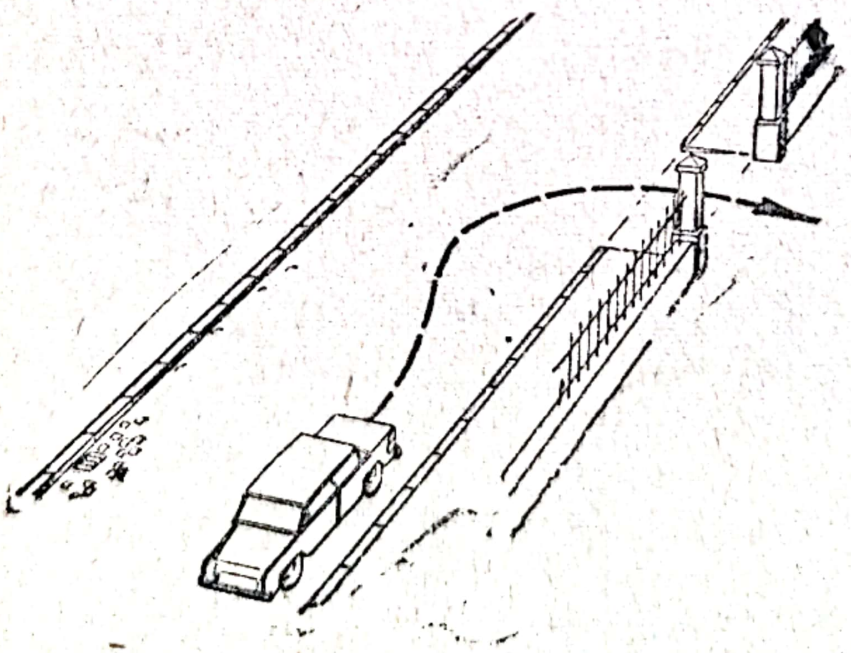


FIG. 10

— prin mers înainte, cînd poarta se află înainte, în stînga, în partea opusă (fig. 11) ;

— prin mers înapoi, cînd automobilul se află în dreptul porţii, cu spatele la ea ;

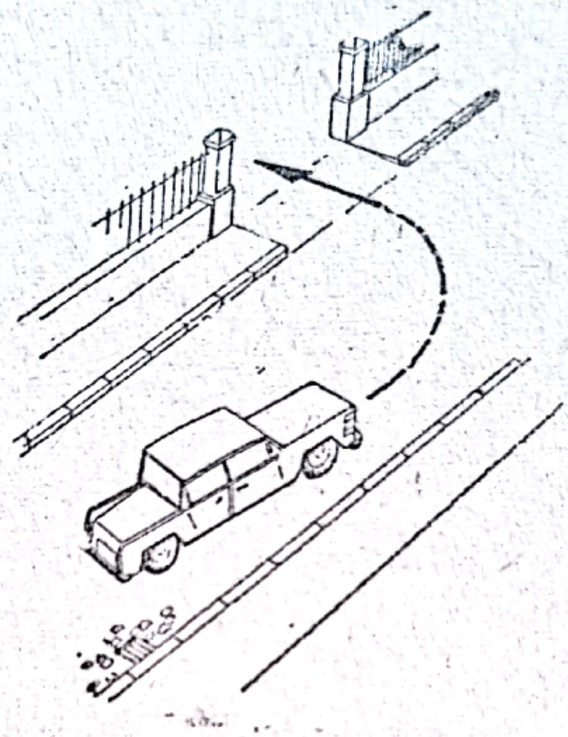


FIG. 11

— prin mers înapoi, cînd poarta se află în spate, pe aceeaşi parte (fig. 12) ;

— prin mers înapoi, cînd poarta se află în spate, în partea opusă, adică în stînga (fig. 13).

Pentru însuşirea de către conducătorul începător a diferitelor procedee de intrare pe poartă, trebuie să se facă cît mai multe exerciţii din poziţii variate de plecare a automobilului.

Pentru o mai bună însuşire a manevrei respective, aceste exerciţii se vor executa în ordinea crescîndă a dificultăţii lor, şi anume :

— intrarea pe poartă cu faţa, direct din dreptul acesteia ;

— intrarea pe poarta situată la stînga, în faţă, pe partea opusă ;

Scanned with OKEN Scanner

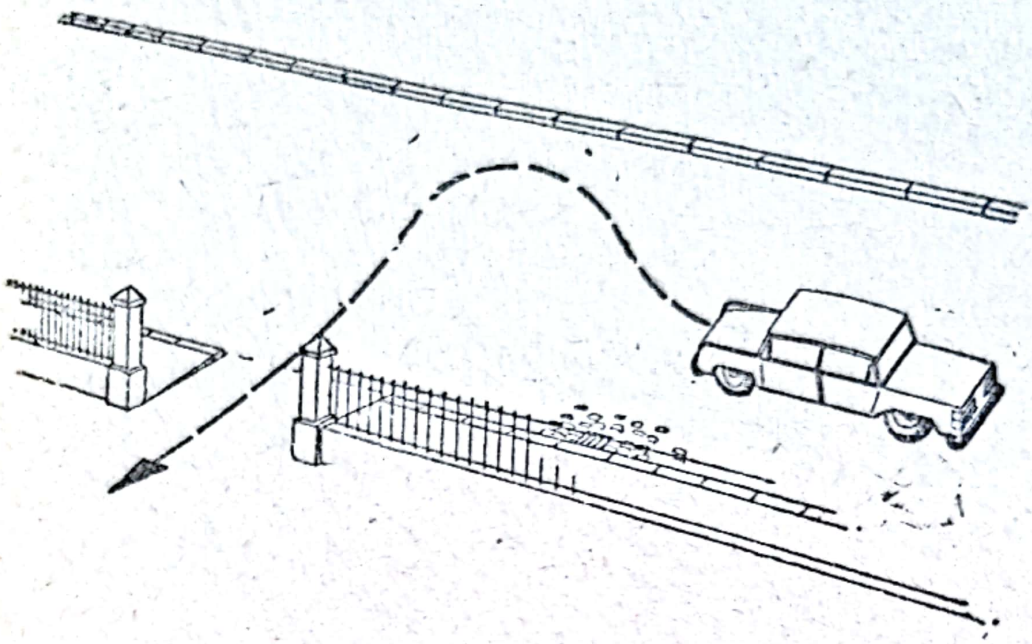


FIG. 12

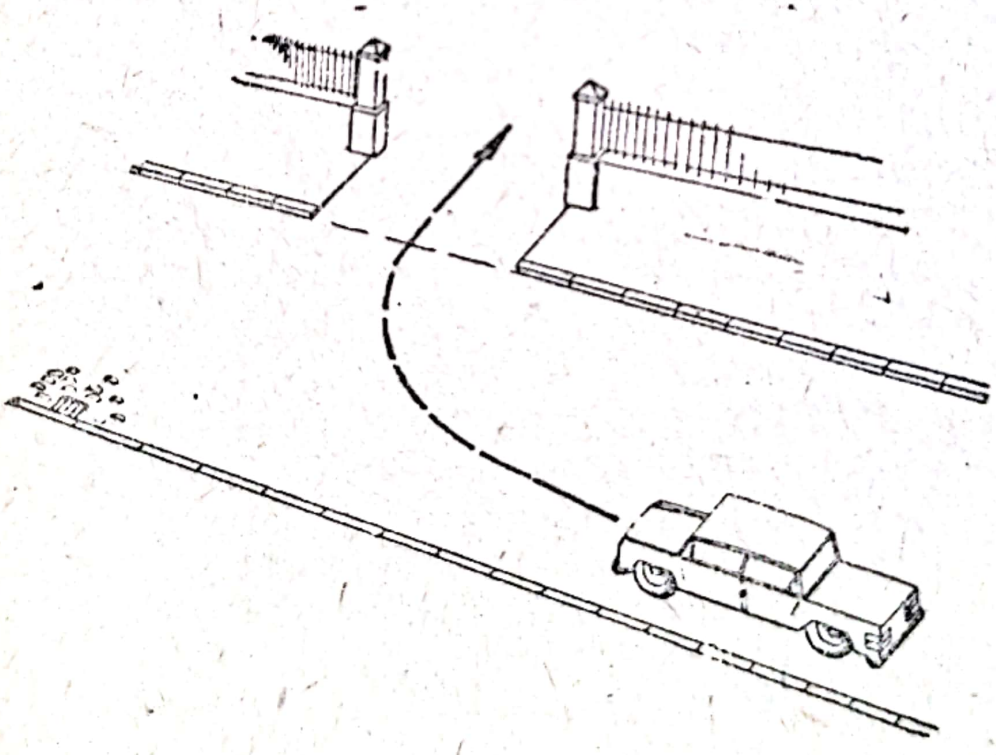


FIG. 13

Scanned with OKEN Scanner

— intrarea pe poarta situată la dreapta, în față, pe aceeași parte ;

— intrarea pe poarta situată în spate, pe stînga, prin mers înapoi.

— intrarea pe poarta situată în spate, pe dreapta, prin mers inapoi.

Datorită faptului că trebuie să urmărească concomitent mai multe lucruri (rotirea volanului, cadranul porții, partea din față și cea din spate a automobilului), conducătorul începător este în dificultate la început și obosește repede.

Cea mai simplă dintre toate aceste manevre este intrarea pe poartă cînd automobilul se găsește în dreptul acesteia (cu fața sau cu spatele).

Acest fel simplu de intrare pe poartă este, cum s-ar spune, *fundamental*, întrucît toate celelalte situații se rezumă în ultimă instanță la manevrarea în așa fel a automobilului, încît acesta să ajungă în dreptul porții, adică în poziția în care intrarea pe poartă nu mai constituie o problemă.

Ajuns în această poziție (în dreptul porții), sarcina conducătorului este doar să imprime automobilului mersul în linie dreaptă, respectînd bineînțeles condițiile impuse de lățimea porții (intrării).

În general, conducătorul începător trebuie să caute ca distanța dintre părțile laterale ale autovehiculului și marginile porții pe care intră să fie pe cît posibil egale. Acest lucru se obține prin exercițiu, în diferite condiții, adică cu o poartă mai largă, iar cu timpul din ce în ce mai strîmtă.

Destul de simplă este și intrarea prin mersul înainte pe o poartă situată pe stînga, pe partea opusă locului în care se află automobilul. Manevra este ușurată de faptul că automobilul are la dispoziție întreaga lățime a străzii (partea carosabilă) pe care se execută manevra și care-i permite întoarcerea la stînga în vederea intrării pe poartă.

În acest caz, conducătorul începător trebuie să fie atent — cu ocazia intrării pe poartă — în special la aripa dreaptă (a roții) din față a automobilului și la aripa

Scanned with OKEN Scanner

stîngă (a roții) din spate, acestea fiind părțile cele mai expuse lovirii în timpul manevrei respective.

Manevra de intrare prin mers înainte pe o poartă situată pe aceeași parte a străzii, în față, pe dreapta, este de fapt un fel de variantă, puțin mai complicată (datorită îngustimii porții), a virajului pe dreapta (virajul într-o stradă laterală, la dreapta).

În situația aceasta, pentru a ușura manevra de întoarcere — și deci de intrare pe poartă — conducătorul trebuie să recurgă, înainte de a întoarce, *la o prealabilă deviere a automobilului puțin spre stînga, spre mijlocul străzii,* pentru a avea o rază de întoarcere (viraj) mai mare.

La intrarea pe poartă în această situație, conducătorul începător trebuie să fie atent în special la aripa stîngă (a roții) din față și la aripa dreaptă (a roții) din spate ale automobilului, în timpul trecerii lor prin dreptul porții, întrucît la manevra respectivă aceste părți ale automobilului sînt cele mai expuse lovirii.

Manevra de intrare prin mers înapoi pe o poartă care se găsește în spatele automobilului, în stînga, pe partea opusă, nu prezintă o dificultate deosebită chiar pentru un conducător începător, întrucît acesta are la dispoziție întreaga lățime a părții carosabile a străzii și poate urmări cu ușurință drumul ce-l are de parcurs prin geamul ușii din stînga sau chiar prin ușa întredeschisă.

În cazul acesta, la trecerea prin dreptul porții trebuie să se dea atenție aripii drepte (a roții) din spate a automobilului, precum și aripii stîngi (a roții) din față, ele fiind părțile cele mai expuse lovirii la această manevră de intrare pe poartă.

Pentru intrarea pe poarta situată în spatele automobilului, pe aceeași parte — prin mersul înapoi — trebuie manevrat în felul următor : mai întîi se îndepărtează automobilul de trotuar, apropiindu-se de mijlocul străzii, pentru a obține o rază de întoarcere mai mare, iar apoi se execută întoarcerea cu spatele pentru intrarea pe poartă.

În timpul executării acestei manevre, conducătorul începător va observa drumul pe care-l are de parcurs prin

Scanned with OKEN Scanner

geamul din spate al automobilului și va fi atent, cu ocazia trecerii pe poartă, mai ales la aripa stîngă (a roții) din spate și la aripa dreaptă (a roții) din față, acestea fiind cele mai expuse lovirii la această manevră.

Se poate întîmpla ca la intrarea pe poartă cu fața, cînd strada respectivă are o parte carosabilă îngustă, această manevră să nu se poată face direct, ci să fie nevoie de mai multe deplasări ale automobilului, recurgîndu-se la mersul înapoi.

Astfel, cînd vrem să intrăm pe o poartă situată pe partea opusă a străzii, pe stînga, ceva mai înainte, și strada este îngustă, nepermițînd intrarea printr-o manevră directă, vom îndrepta mai întîi automobilul spre partea dreaptă a respectivei porți, apoi prin mers înapoi îl vom aduce cu spatele lîngă trotuarul opus porții.

Din această poziție, intrarea pe poartă nu mai prezintă nici o dificultate întrucît automobilul se află în dreptul porții, cu fața spre ea, și deci poate fi manevrat cu ușurință pentru a intra pe poartă.

După cum se vede din cele de mai sus, manevrele care se utilizează la intrarea pe poartă sînt aceleași cu cele pe care le-am descris atunci cînd am vorbit despre învățarea întoarcerilor automobilului.

Ca și în cazul întoarcerilor, conducătorul trebuie să respecte cu strictețe regulile de circulație ; el trebuie să aducă automobilul lîngă trotuar, în poziție potrivită pentru executarea manevrei de intrare pe poartă în cele mai bune condiții.

Conducătorul trebuie să observe cu atenție strada, atît în fața, cît și în spatele autovehiculului, pentru a lăsa să treacă vehiculele care circulă în ambele sensuri, după care va semnaliza intenția de a executa manevra de intrare pe poartă (de viraj) și o va efectua într-o viteză inferioară.

Atît la intrarea pe poartă, cît mai ales la ieșire, în cazurile cînd vizibilitatea nu este destul de bună, conducătorul trebuie să fie foarte precaut. Astfel el va opri automobilul în dreptul porții, va examina strada și *numai după ce s-a convins că strada este liberă* și că prin ieși-

Scanned with OKEN Scanner

rea sa pe poartă nu stînjenește circulația altor vehicule, își va continua manevra de ieșire pe poartă.

Întrucît la învățarea procedeelor de intrare pe poartă conducătorii începători comit unele greșeli, atragem atenția in mod special asupra lor, pentru a fi evitate sau înlăturate, prin exerciții repetate.

Iată greșelile cele mai frecvente la aceste manevre :

— conducătorul apreciază în mod greșit traiectoria mișcării automobilului, din care cauză acesta nu poate intra pe poartă ;

— nu acordă atenția necesară rotirii rapide a volanului (la viteză de circulație minimă) ;

— nu semnalizează intenția de a executa virajul pentru intrarea pe poartă ;

— iese cu automobilul pe poartă fără a se opri pentru examinarea străzii ;

— execută intrările și ieșirile pe poartă cu viteze prea mari.

Numai după ce conducătorul începător nu va mai comite aceste greșeli și va executa manevrele de intrare pe poartă prin mers înainte și înapoi, cu respectarea tuturor indicațiilor date mai sus și a regulilor de circulație, atît automobilul pe care-l conduce, cît și vehiculele care circulă pe stradă, precum și poarta vor fi în siguranță. De aceea acestor exerciții trebuie să li se acorde o atenție deosebită.

PARCAREA AUTOMOBILULUI

Parcarea automobilului făcîndu-se foarte des și în cele mai variate ocazii și situații, uneori dificile, conducătorul începător trebuie să-și însușească temeinic exercițiile de parcare a automobilului în diferite împrejurări.

În ultimă analiză, modul de executare a exercițiilor pentru parcarea automobilului nu se deosebește de modul de executare a exercițiilor privind *întoarcerile automobilului, intrarea pe poartă și mersul înapoi,* luate în parte

Scanned with OKEN Scanner

sau combinate unele cu altele, în funcție de locul respectiv și si uația creată.

De cele mai multe ori, sîntem nevoiți să parcăm automob lul lîngă trotuar, între două automobile parcate acolo, adică în intervalul liber dintre ele.

Înainte de a începe manevrele de aducere în locul ales vom cerceta intervalul dintre automobilele respective, pen-

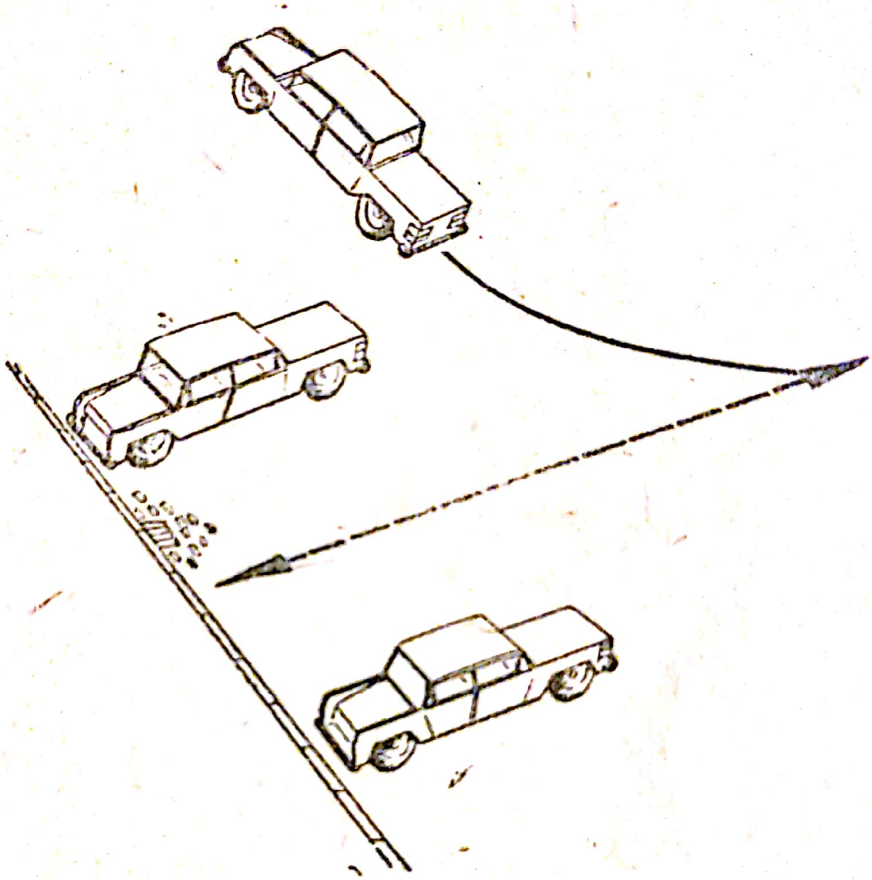


FIG. 14

tru a vedea dacă avem loc suficient și dacă există posibilități de manevrare.

De asemenea, vom căuta să apreciem dacă, plasîndu-ne automobilul pe locul ales, nu stînjenim pe ceilalți conducători în deschiderea ușilor sau plecarea din locul de parcare.

În general, în cazul parcării automobilului lîngă trotuar, între alte două vehicule care staționează acolo, se folosește mersul înapoi, respectîndu-se toate regulile privind această manevră.

Scanned with OKEN Scanner

Manevra prin mers înapoi depinde în acest caz de poziția celorlalte vehicule, care poate fi, în general, de trei feluri :

— automobilele sînt parcate perpendicular față de trotuar, paralele unul față de altul, cu un interval între ele;

— automobilele sînt parcate oblic (sub un unghi oarecare) față de trotuar, paralele unul față de altul, cu un interval între ele ;

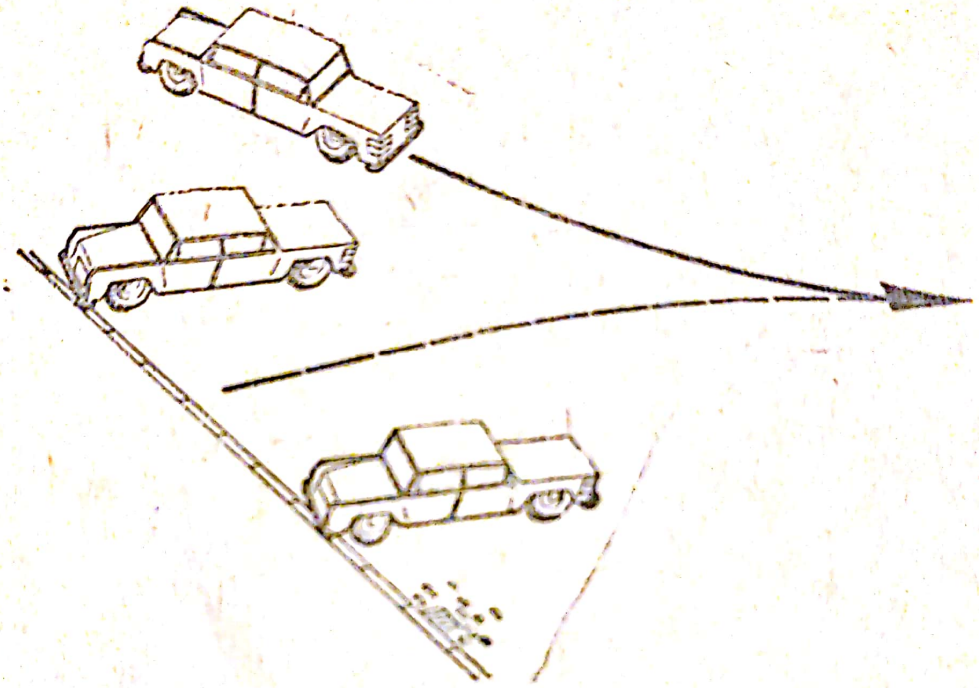


FIG. 15

— automobilele staționează lîngă trotuar și paralel cu acesta, avînd interval între ele.

Bineînțeles că intervalele dintre automobile, despre care s-a vorbit mai sus, trebuie să permită parcarea unei mașini, altfel manevra de mers înapoi nici nu se va începe.

Manevra în primele două cazuri este simplă și se vede clar din schiță (fig. 14 și 15).

În ceea ce privește cel de al treilea caz, se va proceda în felul următor :

Opriți-vă lîngă automobilul care staționează înaintea locului rămas liber, depășindu-l puțin cu partea anterioară a autovehiculului dumneavoastră.

Distanța dintre automobilul dumneavoastră și cel oprit lîngă trotuar trebuie să fie de aproximativ 30—35 cm.

Cuplați viteza de mers înapoi și porniți înapoi, iar în momentul cînd cele două automobile ajung unul în dreptul celuilalt, rotiți volanul spre dreapta (o rotație întreagă), continuîndu-vă mersul înapoi.

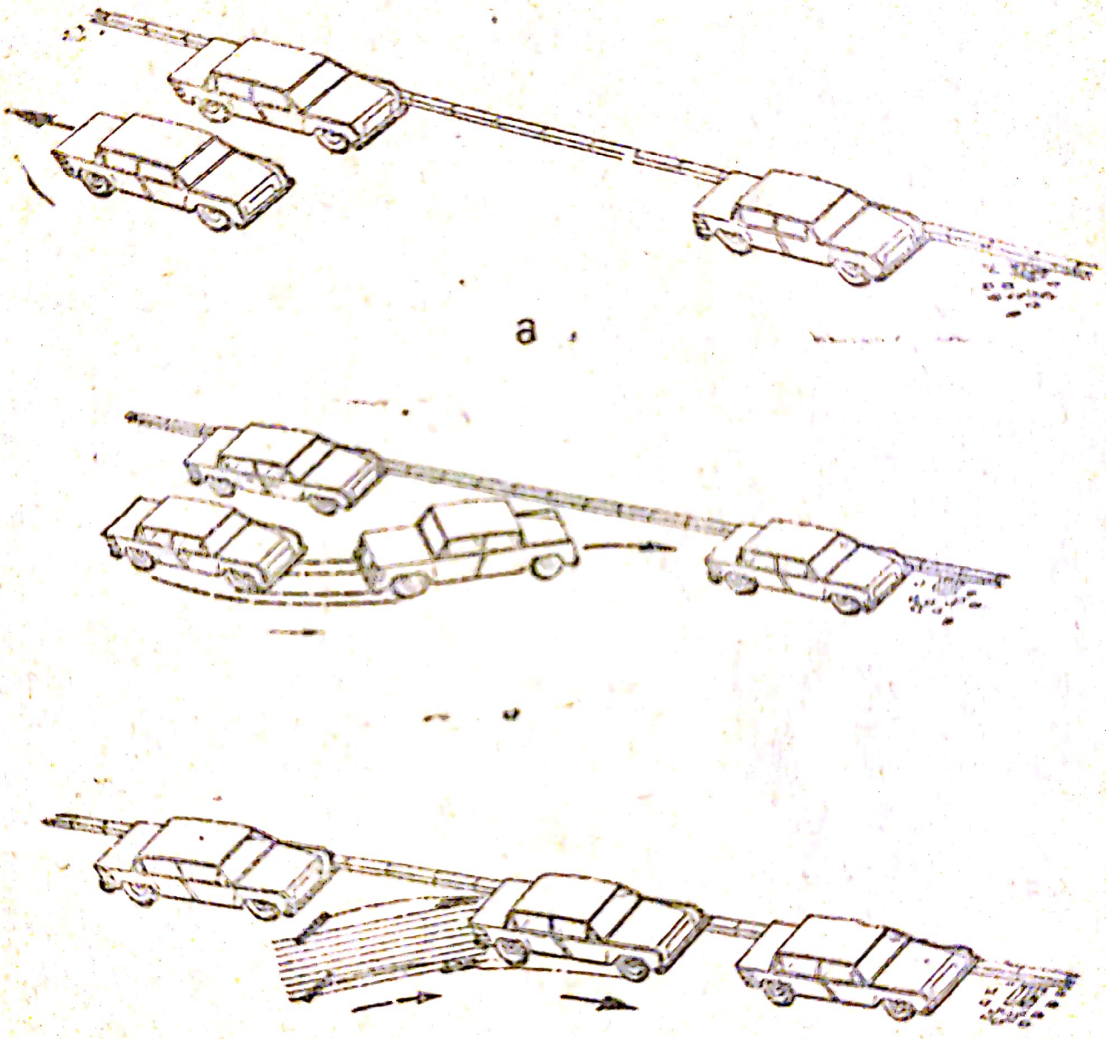


FIG. 16

Automobilul va începe să intre cu partea din spate pe locul liber de lîngă trotuar, dintre cele două mașini, iar partea din față a automobilului se va îndepărta puțin, prin această manevră, de vehiculul de alături (din dreapta).

În momentul cînd roțile din față trec de automobilul din dreapta, depășindu-l, rotiți cu repeziciune volanul în sens opus, pînă la capăt, continuînd să vă deplasați prin mers înapoi, cît mai încet.

Încheiați această manevră de mers înapoi, cu volanul întors spre stînga, în momentul cînd automobilul își ocupă locul și roata anterioară din dreapta atinge aproape marginea trotuarului (fig. 16 a, b, c).

Acest mod de manevrare a automobilului este cel mai complicat și cere numeroase exerciții, pînă cînd conducătorul începător reușește să aprecieze cu justețe momentele cele mai potrivite de rotire a volanului într-un sens sau altul, coordonîndu-le cu viteza de deplasare a autovehiculului înapoi.

Bineînțeles că momentul cel mai potrivit pentru rotirea volanului în vederea schimbării direcției de mers înapoi depinde de dimensiunile automobilului și de unghiul de întoarcere.

Uneori, pentru lucrări de revizie sau întreținere, automobilul trebuie adus, urcat și oprit pe rampă, canal de revizie sau pod cu făgașe de circulație. În acest caz, se circulă cu o viteză redusă, atît la mersul înainte, cît și la mersul înapoi, cu multă atenție și luîndu-se măsuri de precauție, pentru a se evita accidentele ce le-ar putea provoca căderea automobilului în timpul lucrărilor de reparații, revizie sau întreținere.

Exercițiile de parcare și de aducere a automobilului într-o anumită poziție sau pe rampă se fac în ordinea dificultății crescînde, în așa fel încît conducătorul începător să capete încredere în sine pe măsură ce le însușește.

Conducătorul începător trebuie să fie atent, cu ocazia parcării lîngă trotuar, ca roțile automobilului să nu lovească bordura trotuarului prin tangentă și nici să nu stea lipite de bordură. Acest lucru este dăunător atît pentru mecanismul direcției, cît și pentru roțile automobilului, cu anvelopele lor.

Prin antrenament continuu vom reuși să oprim automobilul în așa fel ca roțile să se găsească la o distanță

de 10—15 cm de bordura trotuarului, care este cea mai potrivită.

Cînd parcarea se face între alte automobile staționate în același loc, aveți grijă ca distanța dintre automobilul dumneavoastră și celelalte autovehicule să fie suficientă, pentru a permite deschiderea liberă a ușilor. În caz contrar s-ar putea ca, prin deschiderea ușilor, automobilele care staționează alături să capete zgîrieturi în urma loviriі lor.

De asemenea, este important să ținem seama cu ocazia parcării nu numai de propria comoditate, ci și de posibilitatea celorlalți conducători de a-și scoate automobilele din rînd, la plecare.

DEPĂȘIREA

În general, conform regulilor de circulație, autovehiculele circulă pe partea dreaptă a părții carosabile a drumului atît în localități, cît și în afara lor, părăsind-o numai cu ocazia depășirii unui alt vehicul.

Întrucît depășirea unui alt autovehicul prezintă anumite pericole, conducătorul începător *trebuie să respecte cu strictețe toate regulile stabilite cu privire la depășire* și să fie foarte atent la tot ceea ce face atît înainte, cît și în timpul și după depășire.

Depășirea unui alt vehicul poate începe numai în cazul cînd în față drumul este liber (adică din sens opus nu vine nici un vehicul care ne-ar putea stînjeni), vizibilitatea bună, îmbrăcămintea drumului nu este alunecoasă sau periculoasă datorită altor cauze.

În ceea ce privește toate celelalte reguli de circulație referitoare la depășire nu le enumerăm aici, cunoașterea și respectarea lor fiind obligatorie pentru orice conducător, începător sau cu experiență. Acest lucru este valabil și atunci cînd este vorba de regulile care interzic depășirea.

Vom menționa aici doar faptul că *nu este permisă depășirea* nici unui vehicul, de orice fel, atunci cînd acesta este angajat în depășirea unui alt vehicul, oprit sau în mers (situație ce se numește triplare), dacă prin această

manevră se trece peste axa care desparte cele două sensuri de circulaţie ale drumului ; de asemenea, depăşirea nu este permisă în situaţia cînd din sens opus se apropie un alt vehicul, şi dacă pentru depăşire ar fi necesar să se treacă peste axa drumului care desparte cele două sensuri de circulaţie. Cînd această axă nu există, triplarea (în ambele cazuri) este interzisă.

În vederea reducerii timpului de mers pe două şiruri a vehiculelor respective (cel depăşit şi cel care depăşeşte), pentru a nu se ocupa prea mult timp în felul acesta o lăţime dublă din partea carosabilă a drumului, conducătorul trebuie să execute depăşiri cît mai scurte ca durată şi energice (fără a trece însă peste viteza maximă admisă de regulile de circulaţie).

Înainte de a se depăşi un autobuz sau autocamion este bine să se meargă un timp în urma acestuia, la circa 50 m distanţă, ceva mai spre stînga drumului, şi nu chiar în spatele vehículului, în imediata sa apropiere.

Mergînd un oarecare timp în felul acesta, vom realiza următoarele : conducătorul aflat la volanul autobuzului sau autocamionului ne va observa, sesizînd totodată intenţia noastră de a-l depăşi; vehiculele din spatele nostru nu se vor angaja în depăşire, evitîndu-se astfel triplarea; vom vedea dacă pe şosea vin, din direcţie opusă, alte autovehicule şi nu vom începe depăşirea decît dacă drumul este liber.

Revenirea pe dreapta şoselei după depăşire o vom face treptat, fără să reducem viteza cu care am depăşit şi abia după ce ne-am îndepărtat la 20—25 m de vehiculul depăşit.

Bineînţeles că atît depăşirea, cît şi revenirea pe dreapta şoselei trebuie semnalizate (conform normelor legale).

Cînd circulaţi pe o şosea sau drum dinafara oraşului şi aveţi intenţia să depăşiţi un alt vehicul, convingeţi-vă în prealabil că în faţă nu există o încrucişare sau un drum lateral, deoarece adeseori conducătorii de vehicule (mai ales de autocamioane sau tractoare) nu semnalizează vizibil sau la timp virajul la stînga.

Abia după ce v-aţi convins de inexistenţa intersecţiei sau drumului lateral, semnalizaţi intenţia de a depăşi,

ziua prin claxonare, iar noaptea prin comutarea fazelor. Nu vă angajați în depășire decît după ce v-ați convins că conducătorul vehiculului ce urmează a fi depășit a sesizat în enția dumneavoastră.

În cazul întîlnirii pe drum a două vehicule care vin din sensuri opuse, conducătorii trebuie să le manevreze în așa fel, încît să le deplaseze fiecare spre dreapta, astfel ca distanța dintre ele să asigure securitatea circulației.

Acest lucru este deosebit de important de ținut minte, mai ales la apropierea de un vîrf de pantă, deoarece dacă în această situație nu ne-am deplasat cît mai spre dreapta drumului, ne-am putea trezi, chiar în vîrful pantei, în fața unui alt autovehicul, venind din sens contrar, și care circulă aproape de mijlocul șoselei. Într-o asemenea împrejurare ciocnirea va fi inevitabilă.

Cînd drumul este îngust, viteza celor două vehicule trebuie redusă ; acest lucru se impune cu atît mai mult noaptea sau pe timp nefavorabil, cînd condițiile de vizibilitate nu sînt optime.

CONDUCEREA AUTOMOBILULUI ÎN RAMPE ȘI ÎN PANTE

Întrucît la urcarea rampelor vehiculul întîmpină la mers o rezistență mai mare decît pe un drum drept, roțile motoare ale automobilului trebuie să fie acționate de o forță de tracțiune superioară celei obișnuite.

Parcurgerea rampelor și pantelor cu automobilul prezintă anumite particularități, de aceea conducătorul începător trebuie să-și însușească cele cîteva procedee de atacare a rampelor (precum și de mers în pantă).

Rampele se împart, în raport cu mărimea unghiului de declivitate a drumului față de planul orizontal, în trei :

— rampe line ;
— rampe de înclinație (declivitate) medie ;
— rampe abrupte (accentuate).

Modul de atacare a rampelor este în funcție de gradul lor de declivitate.

Astfel, rampele line se pot ataca, în general, mergîndu-se în priză directă, mărindu-se înainte de rampă deschiderea clapetei de admisiune.

Rampele de înclinaţie mijlocie se pot ataca şi parcurge în priză directă, după un prealabil avînt (luat cu 70—80 km/oră), atunci cînd nu sînt prea lungi, iar cînd sînt foarte lungi, prima parte a rampei se parcurge în priză directă (cu avîntul prealabil), iar ultima parte într-o viteză mai mică (inferioară).

În plină rampă viteza automobilului nu trebuie mărită. Viteza autovehiculului va scădea treptat la urcarea rampei, iar numărul de rotaţii ale arborelui cotit se va micşora. Cu această ocazie, pe măsura scăderii vitezei automobilului şi a reducerii numărului de rotaţii ale arborelui cotit al motorului, apăsarea pe pedala de acceleraţie nu trebuie mărită, ci micşorată.

Dacă viteza de mers în rampă s-a redus considerabil şi mersul mai departe în priză directă nu mai este posibil (cu tot avîntul luat înainte de atacarea rampei), se va cupla viteza imediat inferioară.

Rampele abrupte se recomandă a fi parcurse fără schimbarea vitezelor, după un avînt prealabil, bineînţeles dacă puterea motorului o permite.

La mersul în rampă, cînd turaţia arborelui cotit al motorului scade treptat, nu veţi trece de îndată la o viteză inferioară, ci veţi ţine seama — la alegerea momentului schimbării vitezei — atît de viteza de mers a automobilului, cît şi de înclinaţia şi lungimea rampei.

De asemenea, este important de ţinut minte că atît trecerea prematură, cît şi cea întîrziată la o viteză inferioară sînt la fel de greşite.

Astfel, dacă rampa este de mare înclinaţie şi după scăderea turaţiei motorului vă daţi seama că, mai devreme sau mai tîrziu, va trebui să treceţi într-o viteză inferioară, alegeţi pentru aceasta *momentul cel mai potrivit*, adică momentul cînd încă mai puteţi utiliza viteza de mers şi inerţia automobilului.

De ce este important acest lucru ?

Deoarece dacă veţi schimba viteza cînd motorul „îşi dă duhul", adică abia mai trage, iar automobilul urcă din

greu, în clipa trecerii la viteza imediat inferioară motorul nu va mai avea turația necesară dezvoltării unei forțe capabile să învingă rampa și veți fi nevoit să treceți la o treaptă de viteză și mai mică.

Desigur, dacă ne apropiem de capătul rampei, nu vom mai trece la o viteză inferioară (indiferent în ce treaptă de viteză ne-am afla), ci ne vom continua drumul, cu condiția ca turația arborelui cotit să nu scadă într-atît încît să se audă bătăi în motor.

În ceea ce privește coborîrea pantelor, conducătorul începător trebuie să-și însușească procedeele corecte de parcurgere a acestora, în funcție de declivitatea lor.

Astfel, la coborîrea pantelor line se va circula cu motorul decuplat de roți (adică cu maneta schimbătorului de viteză în punctul mort), obținîndu-se prin aceasta și o oarecare economie de combustibil.

Cînd este vorba de o pantă mai abruptă (cu o înclinație mai mare), coborîrea acesteia se va efectua cu viteza cuplată, dar cu pedala de accelerație lăsată liberă, obținîndu-se în felul acesta o ușoară frînare a automobilului cu ajutorul motorului (care rămîne cuplat cu roțile).

În cazul pantelor accentuate (cu o mare declivitate, abrupte), coborîrea se va face prin cuplarea unei viteze inferioare, obținîndu-se în acest caz o frînare mai puternică cu ajutorul motorului, care trebuie completată, dacă este cazul, prin apăsarea din cînd în cînd a frînei de picior, ajutînd astfel motorul în acțiunea sa de frînare.

Oprirea și pornirea din loc în rampe și pante prezintă și ele anumite particularități. Dacă ne-am oprit în rampă sau în pantă, va trebui să tragem frîna de mînă cuplînd imediat după aceea, pentru mai multă siguranță, viteza întîi sau viteza de mers înapoi, bineînțeles după oprirea motorului.

Uneori este bine, mai ales în cazul rampelor sau pantelor abrupte, să se așeze sub roțile automobilului bucăți de lemn sau simple pietre.

Cum se procedează la pornirea de pe loc în rampă? În această situație, cu frîna de mînă trasă, se apasă pedala de ambreiaj (se debreiază) și se introduce maneta

schimbătorului de viteze în viteza I. După aceea se accelerează (prin apăsarea pedalei de accelerație) mai energic decît la pornirea de pe loc pe drum drept, eliberîndu-se treptat pedala de ambreiaj. Cînd ambreiajul începe să prindă, se va elibera treptat frîna de mînă, se va ambreia complet și se va accelera puternic. Abia după numeroase exerciții vom reuși să executăm corect această manevră care impune utilizarea concomitentă a cîtorva comenzi.

În cazul cînd frîna de mînă se eliberează înaintea momentului cuplării ambreiajului, automobilul va porni înapoi și la cuplarea ambreiajului se va produce o puternică smucitură înainte, ceea ce este dăunător pentru organele autovehiculului, mai ales pentru cele ale transmisiei.

Dimpotrivă, în cazul cînd frîna de mînă se eliberează abia după cuplarea ambreiajului, motorul fiind suprasolicitat, se poate opri.

O dată cu obținerea unei anumite îndemînări în conducerea automobilului, conducătorul începător va putea exersa pornirea din loc în rampă fără folosirea frînei de mînă, ci prin acționarea concomitentă, cu piciorul drept, atît a pedalei frînei de picior, cît și a pedalei de accelerație. Acționarea concomitentă și bine coordonată a acestor două pedale îi va permite să pornească lin în rampă, manevră care se obține, bineînțeles, prin numeroase exerciții.

Conducătorii cu o îndelungată practică de conducere ajung să mențină pe loc automobilul în rampă fără frînă, ci folosind pedala de accelerație (accelerînd ușor) și pedala de ambreiaj (făcînd să patineze ambreiajul în așa fel încît vehiculul să rămînă pe loc). Desigur că această metodă de a menține automobilul pe loc în rampă fără folosirea frînei de mînă sau de picior nu este recomandabilă, deoarece uzează și distruge discurile de ambreiaj, dar ea demonstrează pînă unde poate merge finețea în acționarea pedalelor, iscusința și dexteritatea unui conducător cu experiență.

În general, la mersul în rampă este foarte importantă dozarea corectă a amestecului carburant (gradul de apăsare a pedalei de accelerație) ; de aceea, la primele exerciții de mers în rampă, trebuie să se acorde acestui element o atenție deosebită.

De asemenea, conducătorul începător trebuie să învețe să sesizeze bine momentul cînd viteza trebuie schimbată într-una inferioară, pentru a nu forța motorul, și să-și însușească bine tehnica schimbării vitezelor la mersul în rampă.

În rampe, rezistența automobilului la pornire fiind mai mare, motorul trebuie să aibă în momentul pornirii din loc a autovehiculului o turație mai mare decît pe un drum orizontal, drept. Aceasta înseamnă că pedala de accelerație trebuie apăsată mai mult, mai puternic, dîndu-se astfel motorului mai mult amestec carburant.

Pe pante, această rezistență este mai redusă decît pe un drum orizontal, din care cauză pornirea din loc se poate face folosindu-se direct una din vitezele superioare, și nu viteza întîi.

Conducătorul începător trebuie să caute să evite pe cît posibil, cu ocazia efectuării exercițiilor respective (legate de mersul în rampă și în pantă), următoarele greșeli, cele mai frecvente în aceste situații :

— avîntul insuficient de puternic înainte de a începe urcușul în rampă ;

— schimbarea cu întîrziere a vitezei într-una inferioară ;

— schimbarea insuficient de rapidă a vitezei, datorită căruia fapt automobilul se poate opri în loc ;

— eliberarea prea devreme sau prea tîrziu a frînei de mînă, cu ocazia pornirii, în rampă, după oprire ;

— coborîrea pantelor abrupte fără frînarea cu motorul, adică fără a se cupla o viteză inferioară.

Cînd conducătorul începător nu va mai comite aceste greșeli, se poate considera că și-a însușit în cea mai mare parte procedeele de mers în rampe și pante, procedee care la început îi par dificile.

CONDUCEREA PE ÎNTUNERIC

Se ştie că noaptea, pe întuneric, conducerea automobilului este mult mai grea şi mai obositoare, mai ales cînd nu circulăm pe străzile luminate ale unei localităţi, ci în afara oraşelor, pe şosele cu o circulaţie intensă în ambele sensuri.

De aceea conducătorul începător va trece la învăţarea conducerii automobilului în condiţii de întuneric, abia după ce şi-a însuşit bine tehnica conducerii în timpul zilei, adică în condiţii de lumină normale.

Cu ocazia învăţării conducerii automobilului pe întuneric, principala atenţie se va acorda deprinderii comportării corecte a conducătorului — la întîlnirea cu vehiculele care vin din sens opus — în ceea ce priveşte comutarea luminilor.

Astfel, conducătorul trebuie să-şi însuşească bine procedeele de comutare a fazei lungi (lumina de drum) cu cea scurtă (lumina de întîlnire), atît cu mîna cît şi cu comutatorul de picior (acolo unde acesta există), fără ca aceasta să-i distragă atenţia de la observarea drumului şi de la conducerea corectă a automobilului.

În ceea ce priveşte folosirea fazei lungi, fazei scurte şi a lanternelor la circulaţia pe întuneric în localităţi luminate artificial şi pe şosele, se vor respecta cu stricteţe regulile de circulaţie.

Pe conducător îl oboseşte în special lumina farurilor de la automobilele care circulă în sens contrar, atunci cînd conducătorii acestora nu comută la timp fazele. Lumina farurilor din faţă îl orbeşte pe conducător, făcîndu-l să nu mai vadă drumul şi să-şi piardă orientarea, ceea ce poate duce la accidente grave.

De aceea, dacă şoferul automobilului care vine din sens opus nu comută faza lungă în cea scurtă la apropierea vehiculului dumneavoastră, şi vă orbeşte cu lumina farurilor lui, trebuie să opriţi numaidecît autovehiculul, fără să schimbaţi direcţia de mers sau să trageţi automobilul la marginea drumului. Abia după ce vă recăpătaţi vederea normală, puteţi porni din nou la drum.

Dacă circulaţi pe întuneric şi aţi ajuns la o serpentină strînsă, este recomandabil să comutaţi lumina farurilor pe faza scurtă înainte de a intra în serpentină, pentru că numai astfel veţi putea vedea luminile vehiculului care ar veni din direcţie opusă. Faza lungă nu permite acest lucru, întrucît în acest caz lumina farurilor automobilului pe care-l conduceţi o acoperă pe cea a vehiculului care circulă în sens contrar.

În circulaţia pe drumuri proaste, ca şi pe teren natural, cînd datorită condiţiilor terenului se circulă cu viteză redusă, se va utiliza faza scurtă a farurilor, pentru că, în acest caz, drumul este mai bine luminat, deşi pe o distanţă mai mică decît la faza lungă.

Nu uitaţi că noaptea observăm mai tîrziu şi mai greu ce se întîmplă pe şosea, sîntem mai obosiţi şi mai somnoroşi, iar hotărîrile le luăm mai lent. De aceea circulaţi cu viteză redusă şi cu mai multă atenţie decît în timpul zilei.

Farul de ceaţă este un accesoriu absolut indispensabil atunci cînd sîntem nevoiţi să circulăm pe timp de ceaţă (şi mai ales noaptea). El trebuie montat cît mai în faţă (eventual pe bara de protecţie), de preferat în partea dreaptă a autovehiculului, într-o asemenea poziţie (la 25—40 cm înălţime) încît razele lui să nu fie îndreptate în sus (pentru că fasciculul de raze îndreptat în sus, neputînd să străbată ceaţa, produce o difuziune a luminii, ceea ce înrăutăţeşte vizibilitatea), ci să bată pe sub ceaţă, „măturînd“ şoseaua. (După cum se ştie, chiar ceaţa cea mai deasă nu se aşterne pe pămînt, ci la o oarecare distanţă faţă de acesta, la o anumită înălţime, razele farului de ceaţă, de culoare galbenă, avînd astfel posibilitatea să lumineze tocmai acest „culoar“.)

În lipsa unui astfel de far, dacă aţi fost totuşi surprinşi de ceaţă pe drum şi trebuie neapărat să vă continuaţi calea, puteţi să aplicaţi pe farurile obişnuite ale autovehiculului dumneavoastră o foiţă de celofan de culoare galbenă, pe care trebuie s-o aveţi întotdeauna la îndemînă pentru caz de nevoie.

În felul acesta vom evita lovirea șasiului sau a altor părți ale automobilului de aceste obstacole în timpul trecerii peste ele.

În orice caz, obstacolele care depășesc nivelul terenului (de exemplu bolovani, cioturi de copaci) se vor trece (printre roți) numai dacă nu depășesc în înălțime distanța dintre automobil (punctul cel mai de jos) și suprafața drumului respectiv.

La trecerea neregularităților de teren și a obstacolelor este important să ținem seama și de lungimea părții din față a automobilului, începînd de la axa roților anterioare, și a părții din spate — de la axa roților posterioare.

În cazul trecerii prin șanțuri sau adînciturl este esențial să se imprime automobilului o mișcare continuă, în așa fel încît acesta să nu se oprească cu roțile din față sau din spate în punctul cel mai adînc al gropii sau șanțului (pe fundul acestora).

Trebuie să se coboare în șanț cu multă atenție, cu viteză redusă (întîia), mai întîi cu roțile din față, mărindu-se deschiderea clapetei de admisiune în momentul cînd acestea se apropie de fundul șanțului (locul cel mai jos al adînciturii).

Același procedeu se folosește — bineînțeles după ieșirea din șanț a roților din față — pentru trecerea prin șanț a roților din spate.

Cum se procedează pentru a scoate automobilul din șanț prin balansare ? Balansarea se folosește atunci cînd la ieșirea din șanț (prin mersul înainte și prin mersul înapoi) roțile autovehiculului patinează.

Se cuplează viteza întîi și, după ce se mărește mult deschiderea clapetei de admisiune (prin apăsarea pedalei), se cuplează ambreiajul. Automobilul începe să se deplaseze înainte, urcînd panta șanțului.

Cînd roțile ajung pe locul în care încep să patineze, se decuplează repede ambreiajul (prin apăsarea bruscă a pedalei) și se lasă automobilul să revină iarăși pe fundul șanțului, pînd cînd începe să urce din inerție pe panta opusă a acestuia.

Ambreiajul se va cupla din nou, de data aceasta în momentul opririi automobilului pe panta opusă, și în felul acesta el se va deplasa din nou înainte pe panta din față.

Ce se obține prin aceste manevre? În urma acestor manevre, cu ocazia fiecărei cuplări a ambreiajului, automobilul urcă tot mai sus panta șanțului, pînă cînd reușește să iasă cu totul din șanțul respectiv.

Bineînțeles că la aceste manevre se poate folosi și „mersul înapoi".

Pentru trecerea porțiunilor de teren sau de drum acoperite cu nisip, zăpadă sau a celor noroioase, trebuie să se cupleze o viteză inferioară și să se meargă continuu, fără oprirea automobilului, întrucît, în caz contrar roțile s-ar putea împotmoli.

Oprirea automobilului pe asemenea porțiuni poate fi evitată dacă nu schimbăm vitezele și nu debreiem în tot timpul parcurgerii lor, cuplînd dinainte viteza necesară (redusă) în condițiile respective, luînd avîntul necesar.

Este important de știut că slăbirea apăsării pedalei de accelerație în timpul parcurgerii unor asemenea porțiuni dificile de teren poate duce la oprirea automobilului.

Deci, pedala trebuie ținută constant la deschiderea necesară a clapetei de admisiune, imprimîndu-se astfel roților motoare o tracțiune continuă, iar volanul trebuie ținut puternic, pentru evitarea derapărilor și redresarea automobilului în cazul cînd acestea se produc totuși.

Scanned with OKEN Scanner

STABILITATEA AUTOVEHICULELOR PE DRUM

Pentru a evita situaţiile în care automobilul se poate da peste cap (veni în „bot") sau răsturna într-o parte sau alta (lateral) conducătorul începător trebuie să aibă cîteva noţiuni cu privire la stabilitatea automobilului.

Astfel, *stabilitatea longitudinală* este cea care împiedică automobilul să se răstoarne înainte sau înapoi — lucru care se întîmplă de altfel destul de rar (datorită mai ales lungimii automobilului) — în cazul unei frînări prea bruşte în timpul mersului pe o pantă foarte înclinată (prin blocarea roţilor, autovehiculul se dă peste cap datorită inerţiei).

Mai importantă este *stabilitatea laterală* a automobilului, prin care se înţelege stabilitatea la răsturnări laterale (într-o parte sau alta) şi la derapări.

Căror cauze se datoreşte pierderea stabilităţii laterale a automobilului aflat în mers ?

Dacă drumul pe care circulă automobilul este mult înclinat într-o parte sau alta (aceasta se întîmplă mai ales pe drumurile naturale), stabilitatea se poate pierde datorită forţei gravitaţiei (centrul de greutate al autovehiculului este mult deplasat faţă de normal) ; de asemenea, în timpul executării virajelor sau în curbe, stabilitatea automobilului se poate pierde datorită efectului forţei centrifuge.

Această forţă centrifugă ia naştere în timpul virajelor, datorită inerţiei automobilului, întrucît acesta are tendinţa să-şi continue drumul în linie dreaptă, şi ea este

cu atît mai mare, cu cît este mai mare viteza automobilului și mai mică raza virajului respectiv.

Acțiunea forței centrifuge se manifestă în sensul că ea are tendința de a proiecta automobilul în afara curbei pe direcția razei virajului respectiv.

Răsturnarea automobilului în acest caz se produce cu atît mai ușor, cu cît suprafața drumului este înclinată, spre exterior, adică în sensul opus executării virajului, și cu cît mai înalt este centrul de greutate al automobilului respectiv.

De aceea se recomandă ca înainte de executarea virajelor, conducătorii să reducă viteza de mers în așa fel încît să evite pierderea stabilității laterale în viraj și răsturnarea automobilului.

Un alt efect periculos al pierderii stabilității laterale este *deraparea automobilului*, care se întîmplă în cazul cînd forța centrifugă învinge aderența roților față de suprafața drumului respectiv. Ea este accentuată de frînarea bruscă în viraj, întrucît în cazul frînării aderența roților automobilului față de suprafața drumului se reduce și ele încep să patineze, deplasîndu-se lateral.

Dar și în timpul deplasării în linie dreaptă se poate produce deraparea automobilului, și anume, în urma unei frînări puternice și bruște (cînd frînele nu sînt uniform reglate).

Pentru a se evita deraparea, înainte de intrarea în curbe conducătorul trebuie să micșoreze viteza de circulație, în raport cu : raza virajului, suprafața drumului pe care se circulă, starea îmbrăcămintei drumului, înclinarea laterală a părții carosabile a drumului etc., adică să țină seama de toți factorii care facilitează sau împiedică deraparea.

Pentru împiedicarea sau, mai bine-zis, oprirea derapării începute, volanul trebuie întors cît mai repede chiar în sensul în care se produce patinarea roților din spate ale automobilului (dacă roțile alunecă spre dreapta, volanul se va roti tot în dreapta, pînă la redresarea automobilului).

Pentru o mai bună înțelegere a modului de redresare a automobilului în momentul derapării, dăm mai jos descrierea amănunțită a manevrei respective.

Să presupunem că automobilul pe care-l conduceți a derapat spre dreapta, astfel încît partea lui posterioară a pierdut direcția de mers înainte. De îndată, rotind volanul, întoarceți roțile din față tot spre dreapta, menținînd astfel automobilul pe direcția de mers inițială.

Conducătorul cu o anumită experiență execută această manevră cu oarecare anticipație, pentru a curma cît mai repede posibil deraparea părții din spate a automobilului, dar el readuce imediat volanul în poziția sa inițială, întrucît partea posterioară a autovehiculului a și început să se redreseze (să revină la direcția de mers înainte).

Prin urmare, readucerea volanului în poziția inițială *se face concomitent* cu mișcarea de revenire a părții din spate a automobilului sau chiar *cu o oarecare anticipație*, iar în momentul cînd automobilul a ajuns în poziția dorită de conducător (normală), acesta *rotește brusc* volanul spre stînga *și-l readuce imediat și rapid* în poziția normală (de mers înainte).

Această din urmă dublă manevră a volanului are drept scop să oprească deraparea în continuare a automobilului spre stînga, întrucît fără executarea ei, autovehiculul redresat din deraparea spre dreapta și-ar continua alunecarea laterală în sens opus.

Este important de reținut că, în timpul derapării, roțile automobilului nu trebuie să fie frînate întrucît frînarea contribuie la alunecarea lor laterală.

Scanned with OKEN Scanner

VERIFICAREA AUTOMOBILULUI ÎNAINTE DE PLECARE

Înainte de plecare la drum, conducătorul trebuie să verifice nu numai faptul dacă automobilul (motorul) este pregătit pentru pornire și funcționare (după cum s-a arătat la capitolul respectiv), ci trebuie să se convingă că starea tehnică a automobilului corespunde condițiilor impuse de regulile privind circulația pe drumurile publice a autovehiculelor.

Astfel, automobilul pentru a putea pleca la drum, fără să constituie un pericol pentru circulație, nu trebuie să aibă jocul volanului mai mare le 15°, mecanismul de direcție slăbit sau piesele acestui mecanism neasigurate cu splinturi, cămașa coloanei de direcție, carcasa casetei de direcție, sau volanul insuficient fixate, axa din față încovoiată, torsionată, strîmbă, fisurată etc., sau deschiderea roților din față reglată greșit.

De asemenea, automobilul nu poate circula pe drumurile publice fără să fie prevăzut cu două mecanisme de frînare aflate în stare de funcționare, ambele perfect reglate, cu o acționare rapidă și eficace, fiecare mecanism de frînare fiind independent de celălalt.

Frînele în bună stare de funcționare și normal reglate sînt acelea care, din momentul acționării lor, asigură, pe un drum uscat, cu învelișul tare, la o viteză de 30 km pe oră, oprirea completă a vehiculului pe o distanță de 5 m (în cazul autoturismelor).

Automobilul nu poate porni la drum fără geam de parbriz sau cu geamuri care împiedică sau îngreuiază

vizibilitatea pentru conducător, precum și fără ștergător de parbriz în stare de funcționare, cu claxonul defect. fără semnalizatoare electrice, cu instalația de iluminare defectă sau cu lumina slabă (atunci cînd se circulă pe întuneric).

Nu este permisă, de asemenea, circulația pe drumurile publice a vehiculelor murdare, care nu sînt vopsite corespunzător, avînd aripile turtite, fără oglinda retrovizoare, fără tobă de eșapament sau cu tobă de eșapament defectă.

Orice automobil aflat în circulație trebuie să fie prevăzut cu cel puțin două faruri cu lumini albe sau galbene cu cîte două faze fiecare — faza lungă și faza scurtă — lanterne de poziție cu lumini albe în față. lanterne de poziție cu lumini de culoare roșie în spate și lumină albă pentru numărul de ordine al autovehiculului, vizibil de la cel puțin 20 m, două lanterne stop cu lumini roșii (în spate), care să se aprindă la frînare.

Faza scurtă a farurilor trebuie să lumineze înainte, în jos, la o distanță de cel puțin 30 m, iar faza lungă trebuie să lumineze în jos, pe o distanță de cel puțin 100 m înainte.

Prin urmare, pentru securitatea proprie și a celorlalți, înainte de a pleca la drum se va verifica starea tehnică a automobilului în ce privește toate cele specificate pe scurt mai sus (prevăzute de altfel cu precizie de regulile de circulație).

Numai în cazul cînd autovehiculul corespunde cerințelor impuse de circulația pe drumurile publice, el este apt de ă porni în cursă, iar conducătorul poate avea conștiința împăcată.

Înainte de a pleca la drum se va verifica dacă pe jos, pe locul unde a staționat automobilul, nu sînt cumva urme de apă (lichid antigel), ulei sau de benzină, întrucît aceste urme reprezintă semnale de alarmă, care ne avertizează că s-a produs o scurgere, defecțiune ce trebuie remediată și cu care nu vom porni în nici un caz la drum.

Nivelul uleiului din carterul motorului se va verifica (din cînd în cînd) cu ajutorul jojei de ulei, urmînd a fi

completat dacă este cazul (uleiul trebuie să se mențină la nivelul prevăzut de instrucțiunile fabricii, între limita minimă și maximă).

De asemenea, este foarte important să se verifice presiunea aerului din pneurile automobilului, pentru a se vedea dacă este în limitele prescrise de firma constructoare.

Nu trebuie să neglijăm verificarea presiunii aerului la roata de rezervă, care trebuie să fie egală cu cea prescrisă de fabrica constructoare pentru roțile din spate (sau chiar ceva mai mare). În felul acesta o vom putea folosi atît în spate, cît și în față, în acest din urmă caz scăzînd presiunea pînă la cea indicată.

Chiar dacă automobilul se încarcă cu multe persoane și bagaje (în limitele admise), nu se recomandă umflarea pneurilor (creșterea presiunii), peste normele stabilite de fabrica constructoare, întrucît în timpul mersului, mai ales la un drum mai lung, și în special vara, presiunea din anvelope crește datorită frecării (încălzirii lor).

Menținerea în cauciucuri a presiunii necesare este foarte importantă. Cauciucurile care nu au presiunea normală (prescrisă) se încălzesc puternic la drum, distrugînd cu timpul atît camera cît și pînzele anvelopei, în timp ce presiunea peste cea normală (afară de senzația neplăcută pe care o dă călătorilor în timpul mersului) duce la uzura prematură a crestei anvelopei, deoarece anvelopa nu mai calcă pe întreaga suprafață a benzii de rulare.

Chiar atunci cînd, pentru creșterea aderenței, pe drumurile cu umiditate mare, coborîm presiunea din cauciucuri, trebuie să fim atenți să n-o reducem prea mult și nici să nu circulăm un timp prea îndelungat cu presiunea redusă.

Fiecare conducător trebuie să urmărească ca automobilul să fie întotdeauna în stare perfectă de funcționare, lucru care se obține printr-o întreținere atentă și conștiincioasă.

Nu trebuie uitat că este mult mai ușor de prevenit o defecțiune decît de remediat.

În ceea ce privește întreținerea și îngrijirea automobilului, trebuie să respectăm cu stricteţe indicaţiile cărţii tehnice a autovehiculului respectiv. Fiecare tip de automobil are instrucţiuni privind exploatarea și întreținerea sa tehnică. Întrucît aceste instrucţiuni sînt întocmite de uzina constructoare în funcţie de tipul automobilului, de calitatea materialelor folosite și de tehnologia fabricaţiei, ele nu cuprind nimic de prisos și trebuie să constituie pentru conducător literă de lege.

De aceea este foarte important să se respecte : termenele indicate de instrucţiuni pentru diferite operaţiuni de întreţinere și ungere, de schimbare a uleiului, calitatea combustibilului și a uleiurilor, sarcinile admise, vitezele etc.

Scanned with OKEN Scanner

INDICAȚII GENERALE PRIVIND PROCESUL DE ÎNVĂȚARE A CONDUCERII

Ca în orice domeniu, durata procesului de învățare a conducerii automobilului depinde de mai mulți factori, dar în primul rînd de aptitudinile naturale ale elevului, de posibilitățile de asimilare a cunoștințelor și de însușire a deprinderilor respective.

De aceea, în timpul procesului de învățare a conducerii trebuie să se țină seamă chiar de la început (de la prima lecție — explicarea primelor noțiuni elementare) de particularitățile individuale ale conducătorului începător.

Trebuie evitată mai ales trecerea la executarea unor manevre sau exerciții dificile, cu caracter mai complex, înainte de însușirea procedeelor și exercițiilor anterioare, mai simple, întrucît orice nereușită sau eșec suferite cu această ocazie duc la pierderea de către conducătorul începător a încrederii în posibilitățile sale, a siguranței în efectuarea acțiunilor necesare, timorîndu-l și făcîndu-l inapt pentru continuarea lecțiilor.

De asemenea, întrucît însușirea temeinică a deprinderilor conducerii se obține prin repetarea lor cît mai des, este bine ca la începutul fiecărei lecții noi să se facă din nou manevrele învățate anterior, precum și exercițiile respective, pentru a le reactualiza.

Explicarea verbală a fiecărei acțiuni sau manevre trebuie însoțită sau urmată de o demonstrație practică a acestora pentru ca conducătorul începător să înțeleagă atît necesitatea și utilitatea (scopul) lor, cît și modul de executare practic al fiecăreia.

Numai în felul acesta ele vor deveni accesibile și vor fi ușor însușite. Astfel, conducătorul începător avînd o reprezentare clară a finalității fiecărei manevre, va putea să facă legătura între cele însușite anterior, exercițiile pe care urmează să le execute în cadrul lecției respective și toate exercițiile din cadrul procesului de învățare a conducerii automobilului.

Întrucît la începutul instruirii conducătorul începător obosește repede datorită atenției încordate și noutății exercițiilor, este bine ca șederea sa la volan să nu depășească în această perioadă o jumătate sau trei sferturi de oră.

Pe măsura obișnuirii sale cu acțiunile cerute de manevrarea automobilului și executarea diferitelor comenzi, precum și în urma automatizării unora din mișcările sale, datorită exercițiilor efectuate, durata șederii la volan poate fi treptat mărită, ajungîndu-se la sfîrșitul procesului de învățare să se lucreze pînă la două ore (cel mult).

Este foarte important ca demonstrația practică care însoțește explicarea fiecărui exercițiu sau manevre noi să fie corect executată și împărțită pe elemente componente, pentru ca, în felul acesta, conducătorul începător să înțeleagă mai bine și să-și însușească mai ușor manevra respectivă.

Nu se va trece în nici un caz la învățarea unor exerciții sau manevre noi care nu au la bază elemente însușite de către conducătorul începător în cadrul ședințelor anterioare. Se va trece astfel de la simplu la complex, de la lucruri deja cunoscute la altele noi, necunoscute încă și care trebuie însușite.

Bineînțeles că o condiție indispensabilă a unei bune însușiri a conducerii automobilului este seriozitatea și disciplina conștientă ale elevului, manifestate în decursul întregului proces de instruire, și fără de care lecțiile nu-și vor putea atinge scopul.

De aceea, chiar de la început, trebuie să li se ceară începătorilor să dea dovadă de conștiinciozitate, seriozitate, disciplină conștientă și dragoste de muncă, care, împreună cu respectul pentru „munca" harnică a motorului, a automobilului, vor face din ei, cu timpul, conducători pricepuți și conștienți.

Scanned with OKEN Scanner

CÎTEVA RECOMANDĂRI ŞI SFATURI UTILE

● Concentraţi-vă întreaga atenţie asupra conducerii automobilului atunci cînd vă aflaţi la volan. Însuşiţi-vă în aşa fel tehnica şi măiestria conducerii, încît atenţia dumneavoastră să nu se distragă de la drum şi nici să nu se disperseze. Nu uitaţi că o clipă de neatenţie poate avea urmări grave.

Atenţia nu trebuie slăbită chiar cînd drumul prezintă securitate deplină. Observaţi mereu cu atenţie nu numai drumul din faţă, ci şi tot ce se petrece în preajma drumului. În felul acesta nu veţi fi luat niciodată prin surprindere.

● Obişnuiţi-vă să luaţi rapid hotărîrile necesare, să acţionaţi prompt. Străduiţi-vă să reduceţi timpul dintre percepţie şi reacţie. Pentru a putea lua hotărîri cu repeziciune trebuie să fiţi pregătit atît moral cît şi fizic pentru aceasta.

Urmăriţi cum reacţionaţi la schimbarea condiţiilor de circulaţie pe şosea, chiar cînd ele nu influenţează direct mersul automobilului pe care-l conduceţi. Învăţaţi nu numai din experienţa proprie, ci şi din a celorlalţi conducători auto.

● Obişnuiţi-vă să conduceţi automobilul în aşa fel încît atenţia dumneavoastră să nu slăbească nici atunci cînd drumul este liber şi pare cu totul lipsit de primejdii, pentru că o clipă de neatenţie poate duce la urmări grave. Străduiţi-vă să scurtaţi cît mai mult timpul dintre per-

cepție (sesizarea a ceea ce se întîmplă sau apare pe drum) și reacție.

● Nu țineți volanul prea strîns (rigid) cînd circulați pe un drum bun, drept, deoarece aceasta vă obosește ; volanul trebuie ținut mai strîns numai pe porțiunile de drum prost, accidentat (sau pe nisip, zăpadă, polei), pentru a nu fi smuls din mîini din cauza zdruncinăturilor.

● Nu subapreciați pericolele și nu vă bazați pe întîmplare. Întîmplarea vă poate favoriza de mai multe ori, dar la un moment dat vă poate trăda. În orice împrejurare gîndiți-vă la ce se poate întîmpla mai rău.

Nu contați pe faptul că cei din jur vor respecta regulile de circulație : interzis nu înseamnă și imposibil.

Dacă circulați corect și calm, respectînd cu strictețe regulile de circulație, nu trebuie să vă așteptați ca și toți ceilalți conducători să se comporte la fel. Nu uitați că printre conducători sînt oameni cu caractere și temperamente diferite.

● Obișnuiți-vă să nu vă încredeți în măiestria și corectitudinea altor conducători : unii dintre ei sînt începători, iar alții distrați.

● Nu uitați că nu există nici un fel de reguli pentru a prevedea imprevizibilul, de aceea circulați în așa fel încît nimic să nu vă poată surprinde nepregătit.

● Cînd vă aflați la volan nu vă supraestimați aptitudinile. Circulați întotdeauna în așa fel, încît să puteți oricînd face față celor mai diferite situații sau împrejurări survenite în timpul cînd conduceți.

La început nu trebuie să vă fie rușine să circulați cu viteze mai moderate : măiestria în conducere se capătă cu timpul, în practică. De aceea nu încercați să-i imitați pe conducătorii cu experiență mai ales la intrarea în viraje sau la depășiri, chiar dacă modul lor de a conduce vă entuziasmează. Va veni timpul cînd veți conduce la fel, dar pînă atunci... răbdare și calm. Nu uitați nici o clipă răspunderea ce vă revine atît pentru propria persoană, cît și pentru ceilalți, fie ei pasageri, conducători sau pietoni.

● Nu vă bazați niciodată pe atenția și comportarea corectă a pietonilor și a celorlalți conducători, ci numai pe propria dumneavoastră reacție, pricepere și experiență.

● Străduiți-vă să conduceți în așa fel, încît atenția dumneavoastră să nu fie absorbită numai de ceea ce se petrece pe drum și în preajma vehiculului, ci să puteți supraveghea și aparatele de pe tabloul de bord : ele vă sesizează orice perturbare în buna funcționare a motorului, dîndu-vă posibilitatea s-o înlăturați.

● Cu cît mai mare este viteza cu care circulați, cu atît mai departe trebuie să observați drumul dinaintea automobilului, în orice caz pe o porțiune mai lungă decît distanța de frînare a vehiculului la viteza respectivă. În caz contrar, un obstacol apărut mai aproape de limita distanței de frînare nu va putea fi evitat nici de un as al volanului.

● La apropierea de poduri reduceți mult viteza de circulație și fiți cît mai atenți, deoarece de multe ori la intrarea (sau ieșirea) pe pod există diferențe între nivelul suprafeței drumului și cel al podului (ridicături, denivelări, mici șanțuri etc.) care pot provoca șocuri dăunătoare pentru autovehicul.

● Dacă ploaia v-a surprins pe drum, fiți atenți mai ales la început, pentru că primele picături de ploaie sînt cele mai primejdioase : chiar pe un drum bun, aparent curat, există un strat subțire de praf și nisip fin, care amestecîndu-se cu primii stropi de apă formează un strat (peliculă) de noroi, așa-numita mîzgă. Nimerind între anvelopă și suprafața șoselei el acționează ca o unsoare, reducînd la minimum aderența roților și făcînd să crească mult distanța de frînare. Abia după un timp oarecare ploaia reușește să spele bine îmbrăcămintea drumului și aderența crește, iar circulația devine mai sigură. Este bine de știut că pe șoseaua udă anvelopele cu desen fin, mărunt sînt mai potrivite decît cele cu desenul mare, ele avînd o aderență mai bună.

Scanned with OKEN Scanner

● Atenție la bicicliști ! Pe șosea bicicliștii reprezintă cel mai mare pericol, pentru că de obicei nu cunosc regulile de circulație, sau chiar dacă le cunosc nu le respectă (circulă cîte doi sau trei alături, nu semnalizează virajele, de multe ori nu au lumini).

● Fiți atenți la copiii care se joacă pe stradă sau chiar în curți. În zbenguiala lor copiii nu sînt atenți la ceea ce se petrece în preajmă și se pot repezi cînd nu te aștepți în fața automobilului. Astfel, o minge care se rostogolește pe stradă constituie în acest caz un semnal de atenție.

● Fiți cît mai prevenitori față de ceilalți. Politețea reciprocă reprezintă chezășia unei circulații lipsite de primejdii. Căutați să ușurați sarcina grea, mai ales în circulația de oraș, a conducătorilor de autobuze și altor vehicule mari și grele.

Comportați-vă pe șosea în așa fel încît să nu provocați emoții altor conducători, să nu le periclitați viața sau să-i incomodați.

Fiți înțelegători față de greșelile, nepriceperea sau lipsa de experiență a celorlalți, nu-i apostrofați cu ironie și nu le adresați vorbe de ocară. Gîndiți-vă că ați putea greși la rîndul dumneavoastră, iar atunci cînd ați ajuns să conduceți cu măiestrie, nu uitați că ați fost o dată... începător. Căutați să-i ajutați pe ceilalți cu sfatul și cu fapta.

● Respectați cu strictețe regulile de circulație. Ele înlătură haosul din circulația pe drumurile publice și sînt menite să asigure nu numai securitatea și siguranța celorlalți, ci și propria dumneavoastră integritate și securitate. Învățați să le aplicați în practica conducerii. Contribuiți la o bună cunoaștere și însușire a lor și de către ceilalți conducători.

● Fiți atenți le semnele de circulație, mai ales cînd vă aflați pe artere necunoscute și aglomerate, în alte localități sau după căderea întunericului : s-ar putea să nu le observați.

● Semnalizaţi la timpul potrivit orice manevră, atrăgînd prin aceasta atenţia pietonilor şi a altor conducători auto asupra a ceea ce intenţionaţi să faceţi, iar înainte de executarea ei convingeţi-vă că intenţia dumneavoastră (semnalizarea respectivă) a fost înţeleasă.

● Înainte de a schimba direcţia de mers nu este suficient să semnalizaţi acest lucru, ci trebuie neapărat să luaţi cunoştinţă prin oglinda retrovizoare de intenţiile celor din spate (să vă asiguraţi).

● Cînd circulaţi în coloană fiţi atent nu numai la vehiculele din faţă, ci şi la cele din spatele automobilului pe care-l conduceţi, mai ales cînd intenţionaţi să treceţi pe o altă bandă de mers, să depăşiţi, să viraţi sau să frînaţi.

● Atenţie mărită la oboseală. Oboseala fizică „adoarme" simţurile. Dacă vă simţiţi obosit, reduceţi de îndată viteza şi adoptaţi o manieră de mers în conformitate cu starea de oboseală, pentru că ceilalţi conducători nu au de unde să ştie că sînteţi obosit şi aşteaptă să vă comportaţi normal pe şosea.

Nu uitaţi că datorită oboselii reacţiile se înrăutăţesc. Nu vă suprasolicitaţi organismul. Dacă sînteţi foarte obosit pentru a mai conduce sau vă trage la somn, opriţi automobilul şi odihniţi-vă un timp.

● Un mijloc eficace pentru a alunga moleşeala, somnolenţa şi oboseala pe parcursul unui drum lung, mai ales în timpul iernii, este buna ventilaţie a interiorului automobilului. Ea înlătură eventualii vapori de benzină, fumul de ţigară şi îmbogăţeşte conţinutul de oxigen al aerului, contribuind prin aceasta la înviorarea întregului organism.

● Oboseala survenită ca urmare a unui drum lung şi greu se înlătură, cel puţin în parte, dacă dîndu-ne jos din automobil executăm cîteva exerciţii simple de înviorare, însoţite de inspiraţii profunde. În felul acesta schimbăm pentru cîtva timp poziţia corpului, punem

sîngele în mișcare, ventilăm plămînii, relaxăm sistemul nervos, supunem la efort alte grupe de mușchi, după care ne putem continua drumul.

● Noaptea circulați cu viteză redusă și cu mai multă atenție, deoarece la aceste ore, fiind mai obosiți și mai somnoroși, observăm cu întîrziere și mai greu ce se întîmplă pe drum, iar reacțiile organismului sînt mai lente.

● Păziți-vă cu strășnicie de alcool. Dacă vă aflați la volan sau urmează să plecați la drum nu vă atingeți de alcool. Alcoolul îl transformă pe cel mai iscusit conducător într-un pericol public. Chiar și o doză minimă de alcool nu vă va înviora (contrar unor păreri greșite), ci vă va da o încredere exagerată și nejustificată în posibilitățile proprii. Nu uitați, mai ales, cît de mult lungește alcoolul timpul de reacție.

● Învățați și obișnuiți-vă să vă cunoașteți și să vă „înțelegeți" automobilul. În felul acesta veți circula mai ușor și nu veți încerca să obțineți din partea lui... imposibilul.

Nu considerați automobilul drept un obiect neînsufletit, pentru că în mîinile unui conducător iscusit el prinde viață.

Învățați să-i înțelegeți limbajul : orice zgomot străin, orice schimbare în funcționarea obișnuită a motorului, orice comportare neobișnuită sînt semnale că se petrece ceva anormal.

● Întreținеți-vă automobilul în bună stare din toate punctele de vedere, pentru că pe un vehicul prost întreținut nici cel mai iscusit conducător nu va putea circula corect și cu siguranță. Obișnuiți-vă să vă îngrijiți automobilul conform prescripțiilor fabricii constructoare. Înlăturați micile defecțiuni de îndată ce le-ați descoperit. Controlați presiunea din anvelope, precum și mecanismele de care depinde în primul rînd securitatea circulației : direcția și frînele. Numai în felul acesta vă veți putea baza pe automobilul dumneavoastră în orice împrejurare.

Scanned with OKEN Scanner

● O regulă importantă : în timpul mersului cu automobilul *nu trebuie să decuplăm ambreiajul* nici la coborîrea pantelor, nici la viraje, nici în timpul frînării. Aceasta mai ales pentru că astfel s-ar pierde legătura dintre motor și roțile motoare, legătură extrem de importantă atît cînd pedala de accelerație este lăsată liberă, cît și în timpul frînării. Decuplînd ambreiajul, desfaceți totodată legătura dintre motor și roțile motoare ale automobilului, pierzînd astfel posibilitatea de a frîna lin cu ajutorul motorului, iar în caz de nevoie, de exemplu la derapare, de a mări rapid turația motorului, pentru a redresa vehiculul.

Afară de aceasta, cînd roțile sînt cuplate cu motorul, automobilul este mai ușor de condus, fiind mai „ascultător", mai manevrabil.

● Dacă vreți să frînați lin (chiar în viteza a III-a sau a IV-a), nu veți debreia decît după ce viteza automobilului a scăzut sub 20 km/oră, în felul acesta folosindu-se și frîna de motor, care mai ales la motoarele în patru timpi este deosebit de eficace și menajează frînele. Importanța frînării cu ajutorul motorului se relevă mai ales pe drumuri cu o aderență redusă (umiditate etc.), întrucît ajută la menținerea unei mai bune stabilități a vehiculului, reducînd într-o măsură pericolul derapării la frînare.

● Cînd frînați, în ultimul moment înaintea opririi slăbiți ușor apăsarea pedalei de frînă, evitînd astfel o oprire prea bruscă, cînd automobilul vine „în bot".

● Pe un drum alunecos frînați lin, cu atenție și precauție, folosind atît frîna de picior, cît și motorul, și evitînd în felul acesta patinarea roților, deoarece în caz contrar automobilul poate derapa, iar distanța de frînare crește.

● Dacă pe garniturile de ferodou ale saboților de frînă a nimerit apă (cu ocazia spălării automobilului, trecerii prin vad etc.) și frînele nu mai răspund la comenzi, apăsați de mai multe ori pedala de frînă în timpul mersului, pînă cînd ferodourile se usucă prin frecare și frînarea devine eficace (frîna „prinde").

● Nu schimbaţi vitezele în viraj (curbă); dacă virajul este atît de strîns încît vă daţi seama că la sfîrşitul lui va trebui să treceţi la o viteză inferioară, schimbaţi viteza înainte de a intra în viraj. Procedînd aşa veţi putea utiliza posibilităţile de frînare ale motorului, mai ales în pantă.

● Deraparea poate fi evitată dacă înainte de intrarea în curbă veţi reduce viteza în funcţie de uzura anvelopelor, raza virajului, starea îmbrăcămintei drumului, înclinarea laterală a părţii carosabile etc., adică veţi ţine seama de toţi factorii care uşurează sau împiedică deraparea.

Deraparea poate fi oprită, iar automobilul redresat, rotind cît mai repede volanul în sensul în care patinează roţile din spate şi readucîndu-l în poziţia iniţială de îndată ce roţile autovehiculului s-au redresat.

● Înainte de a pleca din loc, oriunde v-aţi afla, aruncaţi o privire atentă în spatele automobilului (asiguraţi-vă), pentru a evita pericolul ciocnirii cu vehiculele ce vin din spate; aceasta nu vă scuteşte, bineînţeles, de a semnaliza pornirea.

● La ieşirea pe poartă (din garaj sau curte) opriţi automobilul în dreptul porţii, în aşa fel încît să puteţi cerceta strada cu privirea, şi numai după ce v-aţi convins că strada este liberă şi deci nu stînjeniţi circulaţia altor vehicule, continuaţi-vă manevra.

● Înainte de a cupla viteza de mers înapoi, trebuie să ne convingem neapărat că în spatele autovehiculului nu se află nici un obstacol, la nevoie dîndu-ne chiar jos din automobil.

● Nu cuplaţi niciodată mersul înapoi decît după oprirea completă a vehiculului, şi invers, după manevra de mers înapoi nu cuplaţi viteza întîi înainte ca automobilul să se oprească complet; dacă veţi proceda altfel, riscaţi să deterioraţi pinioanele cutiei de viteze.

● Nu lăsaţi cheia în contact cînd motorul nu funcţionează; în cazul cînd contactele ruptorului sînt unite,

Scanned with OKEN Scanner

bateria de acumulatoare se descarcă și, ceea ce este și mai grav, se poate arde chiar bobina de inducție.

● Mersul îndelungat cu unul dintre cilindri scos din funcțiune (la motoarele în patru timpi) duce — în afară de creșterea consumului de combustibil și scăderea puterii motorului — la o uzură mai accentuată a lui, deoarece în această siuație benzina nearsă din cilindrul respectiv spală pereții acestuia și diluează uleiul din baia de ulei, înrăutățind ungerea.

● Nu apăsați pînă la capăt pedala de accelerație, menținînd-o astfel multă vreme (indiferent de treapta de viteză în care vă aflați), deoarece astfel turația maximă a motorului supune piesele la o solicitare intensă, provocînd o mare uzură a acestuia.

● La pornirea motorului rece, mai ales iarna, nu țineți cuplat demarorul mai mult de 4—5 secunde ; dacă motorul nu pornește, faceți o pauză de 10—12 secunde înainte de a-l cupla din nou (dar nu mai mult de 4—5 ori la rînd) ; în felul acesta veți evita descărcarea bateriei de acumulatoare.

● Nu accelerați la lumina galbenă a semaforului electric, grăbindu-vă să treceți prin intersecție : conducătorul din față, prea prudent, ar putea să frîneze brusc la vederea luminii galbene, și atunci consecința va fi tamponarea.

● Cînd așteptați la intersecție schimbarea luminii semaforului electric sau semnalul agentului de circulație, maneta schimbătorului de viteză trebuie să fie totdeauna în punctul mort, iar ambreiajul cuplat. Veți decupla ambreiajul și veți introduce maneta schimbătorului în viteza întîi numai la semnalul „atenție“ (lumina galbenă), înainte de a porni din loc.

● La intrarea în intersecție uitați-vă mai întîi în stînga. Abia după ce v-ați convins că din stînga nu vine nici un vehicul, uitați-vă repede în dreapta și dacă și aici drumul e liber, intrați în intersecție.

Scanned with OKEN Scanner

● Se întîmplă ca cele două lanterne stop (din spatele automobilului) să nu se mai aprindă la frînare (de cele mai multe ori din cauza unui scurtcircuit, pe care nu-l putem remedia pe loc). Dacă acest lucru are loc ziua, de fiecare dată cînd frînaţi trebuie să aprindeţi concomitent şi lanternele roşii de poziţie (din spate), atrăgînd astfel atenţia celor din spate şi evitînd tamponarea.

● Ţineţi minte că nu numai un vehicul care circulă ci şi unul care staţionează poate prezenta pericol : pe neaşteptate de după el pot apare oameni, se poate deschide brusc o uşă etc. De aceea, cînd treceţi prin dreptul lui fiţi atenţi şi reduceţi viteza.

● Să ştiţi că vehiculul cu un singur far, care vine noaptea din sens opus pe marginea şoselei, *poate să nu fie o motocicletă,* ci un automobil al cărui far din stînga nu luminează.

Fiţi atent, pentru că farul defect vă poate induce în eroare, iar de aici pînă la ciocnire nu mai e decît un pas.

● Noaptea, cînd vă aflaţi pe şosea în urma unui alt autovehicul, căutaţi să folosiţi luminile în aşa fel încît să nu-l orbiţi pe conducătorul acestuia (prin oglinda retrovizoare). Umbrele care se proiectează în faţa vehiculului respectiv, datorită luminii farurilor dumneavoastră, ca şi strălucirea părţilor cromate ale aparatelor tabloului de bord şi ale altor părţi metalice îl stînjenesc pe conducătorul din faţă în observarea drumului şi-l enervează.

● Înainte de a parca automobilul într-un loc unde mai sînt parcate şi alte vehicule, convingeţi-vă că aveţi suficient spaţiu pentru manevră şi că prin aşezarea autovehiculului pe locul respectiv nu împiedicaţi deschiderea uşilor de către ceilalţi conducători sau manevrele acestora la plecare.

● Cu ocazia parcării lîngă trotuar să fim atenţi ca roţile să nu atingă bordura acestuia (prin tangenţă) şi nici să stea lipite de bordură, deoarece aceasta dăunează mecanismului de direcţie, roţilor automobilului şi anvelopelor.

Scanned with OKEN Scanner

● Nu vă bazaţi pe frîna de mînă cînd opriţi automobilul în pantă, pentru că ea poate ceda. Pentru mai multă siguranţă cuplaţi o viteză inferioară sau mersul înapoi, iar dacă panta este accentuată, rotiţi în aşa fel volanul încît roata din faţă să se sprijine de bordura trotuarului sau fixaţi ceva (o piatră, o pană de lemn etc.) sub una din roţile din spate. În felul acesta veţi evita o eventuală plecare a automobilului la vale.

● Întrucît întreruperea în practica de conducere a automobilului pe timpul iernii duce la pierderea într-o oarecare măsură a reflexelor conducătorului, mai ales în cazul celor care nu au o practică de conducere îndelungată, este bine ca la reluarea circulaţiei, o dată cu venirea primăverii, să se recurgă la o perioadă de acomodare (autoimpusă), circulînd cu viteze reduse, mărind progresiv timpul petrecut la volan în primele zile şi evitîndu-se circulaţia pe întuneric.

Scanned with OKEN Scanner

*Republicare**

REGULAMENT

PENTRU APLICAREA DECRETULUI Nr. 328/1966 PRIVIND CIRCULAȚIA PE DRUMURILE PUBLICE ȘI PENTRU STABILIREA ȘI SANCȚIONAREA CONTRAVENȚIILOR ÎN ACEST SECTOR

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Art. 1. — Dispozițiile prezentului regulament se aplică circulației pe drumurile publice.

Pe drumurile care nu sînt deschise circulației publice, fiind folosite numai de vehicule ce deservesc în mod obișnuit o anume organizație socialistă, se aplică, dacă este cazul, reguli stabilite de conducerea acelei organizații. La intrarea pe aceste drumuri organizațiile socialiste care le administrează vor instala, în loc vizibil, un panou cu inscripția : „Drum interzis circulației publice".

Art. 2. — Organele miliției și comitetele executive ale consiliilor populare vor întreprinde acțiuni continue de popularizare a regulilor de circulație. Organele miliției,

---

* Regulamentul a fost aprobat prin Hotărîrea Consiliului de Miniștri nr. 772/1966, publicată în Buletinul Oficial nr. 28—29 din 31 mai 1966 și modificat prin Hotărîrile Consiliului de Miniștri nr. 748/1968, nr. 520/1969, nr. 2289/1969 și prin Hotărîrea Consiliului de Miniștri nr. 324/1970. Republicarea de față — cu care ocazie s-a dat articolelor o nouă numerotare și s-au actualizat denumirile organelor menționate în cuprinsul său — a fost dispusă prin art. IV din Hotărîrea Consiliului de Miniștri nr. 324/1970, publicată în Buletinul Oficial al Republicii Socialiste România, Partea I, nr. 45 din 14 mai 1970.

Scanned with OKEN Scanner

prin intermediul presei, radio-televiziunii şi cinematografiei, vor da îndrumări practice pentru circulaţia pe drumurile publice în condiţii speciale, cu arătarea consecinţelor nerespectării regulilor de circulaţie în aceste cazuri.

Art. 3. — Instituţiile medicale cărora li se trimit spre verificare conducători de autovehicule pentru a le constata aptitudinea de a conduce sînt obligate să comunice, deîndată, rezultatul examenului medical organului miliţiei în circumscripţia căruia îşi are sediul instituţia medicală şi să consemneze constatarea în tichetul de evidenţă aflat asupra conducătorului de autovehicul.

Art. 4. — Este interzisă crearea de restricţii pentru circulaţia vehiculelor sau a pietonilor prin executarea de lucrări, depozitarea de materiale ori lăsarea de obiecte, pe partea carosabilă a drumurilor publice sau pe trotuare, fără acordul prealabil al organelor miliţiei. Nu este considerată producătoare de restricţii lăsarea unor materiale sau obiecte pe trotuare în cazul cînd, prin aceasta, pietonii nu sînt obligaţi să folosească partea carosabilă a drumului public.

Obstacolele producătoare de restricţii pentru circulaţia pe drumurile publice trebuie semnalizate de cei care le creează, ziua cu mijloace de avertizare corespunzătoare („Lucrări“ sau „Alte pericole“), iar noaptea şi prin lumini roşii, vizibile din ambele sensuri de circulaţie de la cel puţin 50 m.

Art. 5. — Organele căilor ferate, de acord cu organele de stat care administrează drumurile şi cu organele miliţiei, vor stabili, în raport cu intensitatea circulaţiei şi cu condiţiile de vizibilitate, trecerile la nivel peste linia ferată care necesită să fie prevăzute cu bariere sau cu semnalizare optică ori acustică.

La trecerile la nivel peste liniile ferate fără bariere, organele căilor ferate, împreună cu organele de stat care administrează drumurile publice, precum şi cu organizaţiile socialiste care deţin terenurile învecinate, vor lua măsuri pentru înlăturarea obstacolelor ce împiedică vizibilitatea căii ferate de la locul unde conducătorii vehiculelor sînt obligaţi să oprească potrivit prezentului regulament.

Scanned with OKEN Scanner

În cazul cînd, la trecerile la nivel peste liniile ferate fără bariere, nu se pot asigura condițiile prevăzute în alineatul precedent, organele de stat care administrează drumurile publice, împreună cu organele căilor ferate și cu acordul organelor miliției, vor lua măsuri, după caz, pentru :

— mutarea trecerii la nivel pe alt amplasament cu vizibilitate ;

— desființarea trecerii la nivel cu abaterea circulației rutiere pe altă trecere la nivel învecinată, cu vizibilitate asigurată sau avînd barieră păzită ;

— instalarea de pază sau dispozitive automate, în ordinea urgenței stabilite de aceste organe.

Art. 6. — Stațiile de tramvaie, troleibuze sau autobuze, precum și traseele acestor autovehicule, se stabilesc de întreprinderile de transport în comun, cu acordul organelor miliției.

Dacă în localități, traseele tramvaielor, troleibuzelor sau autobuzelor trec peste calea ferată la același nivel, în amîndouă părțile înainte de trecere trebuie să existe stații de oprire.

Art. 7. — Este interzisă organizarea de concursuri sau antrenamente ori a altor manifestații sportive pe drumurile publice, fără acordul prealabil al organelor miliției.

Art. 8. — Este interzisă lăsarea pe drumurile publice a animalelor nesupravegheate.

CAPITOLUL II

REGULI PRIVIND CIRCULAȚIA PE DRUMURILE PUBLICE

SECȚIUNEA I

Semnele și semnalele folosite pentru asigurarea securității circulației

Art. 9. — Persoanele care folosesc drumurile publice în orice calitate trebuie să se conformeze semnelor și semnalelor folosite pentru asigurarea securității circulației.

Scanned with OKEN Scanner

A. Indicatoare pentru circulație

Art. 10. — Indicatoarele pentru circulația pe drumurile publice sînt :

a) de avertizare (pentru locuri periculoase);

b) de dirijare (reglementare) care pot fi pentru :

— prioritate la intersecții ;

— interzicere sau restricție ;

— sens obligatoriu.

c) de orientare și diverse, care pot fi pentru :

— presemnalizare ;

— orientare ;

— diverse.

B. Marcaje

Art. 11. — Marcajele aplicate pe drumurile publice sînt:

a) marcaje longitudinale, care pot fi :

— centrale, care separă sensurile de circulație ;

— pentru delimitarea benzilor de circulație ;

— pentru puncte periculoase.

b) marcaje transversale, care pot fi :

— pentru oprire ;

— de traversare pentru pietoni ;

— de traversare pentru bicicliști ;

— pentru spații interzise.

c) alte marcaje, care pot fi :

1. laterale

— pe parapete ;

— pe stîlpi de dirijare ;

— pe ziduri ;

— pe bordurile trotuarelor sau insulelor ;

— pe stîlpi electrici sau de telecomunicații ori pe pomi ;

2. diverse

— pentru delimitarea căii (părții carosabile) ;

Scanned with OKEN Scanner

— prin inscripții pentru : semnalizarea direcției prin săgeți ; oprire prin cuvîntul „STOP“ ; stații de oprire a autobuzelor, troleibuzelor și taxiurilor, marcate printr-o linie continuă sau prin inscripțiile „TAXI“, „BUZ“ ;
— pentru parcare (staționare), care pot fi : transversal, înclinat, paralel sau în axa drumului public ;
— pentru trecerile la nivel.

C. Semnalele semaforului electric și ale lămpii cu lumină galbenă intermitentă

Art. 12. — Semnalele semaforului electric pentru dirijarea circulației la intersecții sînt următoarele :

a) lumina verde, care înseamnă că vehiculele pot să treacă, iar pietonii să traverseze strada ;

b) lumina galbenă, care înseamnă că vehiculele nu pot să intre în intersecție și pietonii să traverseze strada.

Vehiculul sau pietonul surprins de lumina galbenă în intersecție continuă să circule.

În cazul străzilor cu refugii, pietonii care la apariția luminii galbene nu au trecut de jumătatea străzii sînt obligați să aștepte pe refugiu și să continue traversarea numai la lumina verde.

În cazul cînd lumina galbenă apare după lumina verde, iar vehiculele se află atît de aproape de semnal încît nu pot să oprească în condiții de siguranță suficiente înainte de a fi depășit semnalul, acestea au dreptul să treacă ;

c) lumina roșie, care înseamnă că vehiculele nu au dreptul să treacă și pietonii să traverseze strada.

Art.13. — Semnalul cu lumină galbenă intermitentă de la intersecții obligă pe conducătorii vehiculelor să reducă viteza pînă la limita evitării oricărui pericol și să se asigure că intrarea lor în intersecție nu stînjenește circulația.

Art. 14. — Autovehiculele destinate stingerii incendiilor, cele ale salvării și ale miliției pot trece prin intersecție, în cazul cînd există spațiul necesar, indiferent de semnalul semaforului electric, dar numai cînd se deplasează la locul unei calamități, pentru salvarea de vieți omenești sau pentru alte evenimente deosebite, care impun aceasta.

La apropierea de intersecții, conducătorii acestor autovehicule sînt obligați să dea semnale sonore și să micșoreze viteza pînă la limita care asigură evitarea accidentelor.

În situațiile de mai sus, conducătorii autovehiculelor respective nu sînt scutiți de răspundere pentru accidentele comise din vina lor.

D. Semnalele făcute de agentul de circulație

Art. 15. — Agentul de circulație indică semnalul „Stop".

— pentru vehiculele și pietonii venind din față : cu brațul stîng ridicat vertical și palma mîinii înainte ;

— pentru vehiculele și pietonii venind din spate : cu brațul drept întins orizontal și palma mîinii înainte.

Aceste semnale pot fi întrebuințate simultan.

În acest caz, brațul stîng ridicat vertical cu palma mîinii înainte și brațul drept întins orizontal cu palma mîinii înainte indică semnalul „Stop" pentru vehiculele și pietonii venind din fața sau spatele agentului de circulație și semnalul „Liber" de a intra și trece prin intersecție, respectiv de a traversa strada, pentru vehiculele și pietonii venind din părțile laterale.

Agentul de circulație poate face semn cu mîna pentru ca vehiculele să avanseze, să treacă prin fața sau spatele său, prin partea sa stîngă sau dreaptă ori ca pietonii să traverseze strada.

Semnalele vor fi făcute în așa fel încît să se evite aglomerările la intersecții.

Art. 16. — Semnalele sau indicațiile agenților de circulație vor fi respectate cu precădere, atît față de celelalte semne și semnale, cît și față de regulile privind dirijarea circulației.

Agenții de circulație pot face semne sau da indicații în condițiile alineatului precedent, numai în măsura în care buna desfășurare a circulației impune aceasta.

Art. 17. — Agenții de circulație care fac semnale vehiculelor în mers trebuie să fie echipați și plasați în așa fel încît să fie văzuți și ușor de recunoscut, atît ziua cît și noaptea, de toți cei care folosesc drumul public.

Scanned with OKEN Scanner

E. Semnalele conducătorilor de vehicule

Art. 18. — Pentru a preveni un pericol sau a nu stînjeni circulația, conducătorii vehiculelor semnalizează cu mijloacele de avertizare sonoră, cu luminile farurilor, cu semnalizatoarele luminoase sau cu brațul.

Semnalizarea cu mijloacele de mai sus nu scutește pe conducătorii vehiculelor de obligația micșorării vitezei și a luării tuturor măsurilor necesare pentru prevenirea accidentelor.

Art. 19. — Semnalizările cu mijloacele de avertizare sonoră nu pot fi folosite în zonele de acțiune a indicatorului „Claxonarea interzisă" precum și în localitățile unde acest mod de semnalizare este interzis prin decizii ale comitetelor executive ale consiliilor populare, iar în celelalte localități între orele 22—6.

Se exceptează de la prevederile alineatului precedent autovehiculele destinate stingerii incendiilor, cele ale salvării și ale miliției, care se deplasează la intervenții, precum și autovehiculele care se află în una din situațiile prevăzute la art. 68.

Pentru prevenirea pietonilor și a conducătorilor de vehicule, inclusiv a bicicliștilor, mijloacele de avertizare sonoră se folosesc numai la o distanță de cel puțin 30 m de aceștia.

Este interzisă folosirea în mod abuziv a mijloacelor de avertizare sonoră.

Art. 20. — La întîlnirea autovehiculelor care circulă noaptea în sens contrar pe drumurile neluminate, este obligatorie folosirea fazei scurte (lumina de întîlnire). Faza scurtă se folosește concomitent cu reducerea vitezei, la o distanță de cel puțin 200 m de autovehiculul din față.

Semnalizarea cu lumina farurilor, prin schimbarea fazei scurte cu faza lungă, este permisă numai la intersecțiile din localități.

Art. 21. — Conducătorii autovehiculelor sînt obligați să semnalizeze la schimbarea direcției de mers și la depășire numai cu luminile intermitente ale semnalizatoarelor, în

Scanned with OKEN Scanner

raport cu schimbarea direcției de mers. Oprirea se semnalizează cu lumina roșie a lanternelor din spate.

Este interzisă folosirea luminilor roșii în fața autovehiculelor, precum și a luminilor albe în spatele acestora, cu excepția luminii proiectate pentru luminarea numărului de înmatriculare și a celei destinate, prin construcție, a fi folosită la mersul înapoi.

Art. 22. — Conducătorii motocicletelor, bicicletelor, vehiculelor cu tracțiune animală sau a celor trase ori împinse cu mîna, precum și ai vehiculelor care nu circulă în mod obișnuit pe drumurile publice, vor semnaliza cu brațul întins orizontal intenția lor de a schimba direcția de mers sau de a depăși, corespunzător manevrei pe care urmează să o execute. Oprirea acestor vehicule, cu excepția motocicletelor, va fi semnalizată prin balansarea brațului conducătorului în plan vertical.

Art. 23. — Intenția de a schimba direcția de mers sau de a depăși se semnalizează, indiferent de mijlocul de semnalizare folosit, cu cel puțin 50 m în localități și 100 m în afara localităților, înainte de schimbarea direcției de mers sau de depășire.

Art. 24. — Semnalizările cu mijloace de avertizare sonoră sau cu luminile se fac în mod obligatoriu ori de cîte ori este necesar pentru evitarea unui pericol imediat.

SECȚIUNEA a II-a

Reguli privind circulația vehiculelor de orice fel

A. Poziții în timpul mersului

Art. 25. — Toate vehiculele, inclusiv cele trase sau împinse cu mîna, vor fi conduse pe partea dreaptă a drumului public în direcția de mers.

Art. 26. — Pe drumurile publice pe care sînt aplicate marcaje longitudinale, conducătorul de vehicul nu va trece peste liniile de interzicere sau continue (simple sau duble) și nici peste marcajele pentru puncte periculoase. Aceeași obligație revine conducătorului de vehicul și atunci cînd pe drumurile publice sînt aplicate marcaje transversale pentru spații interzise.

Scanned with OKEN Scanner

Liniile discontinue (întrerupte) au caracter orientativ putîndu-se trece peste ele numai atunci cînd conducătorul de vehicul schimbă banda de circulaţie sau direcţia de mers şi după ce a semnalizat intenţia efectuării acestor manevre şi s-a asigurat că nu periclitează circulaţia celorlalţi conducători care îl preced sau îl urmează, ori cu care se va încrucişa.

În cazul cînd sensul de circulaţie este separat de o linie continuă şi una discontinuă, conducătorul de vehicul este obligat să respecte semnificaţia liniei celei mai apropiate de vehicul în direcţia de mers.

Art. 27. — Circulaţia vehiculelor pe drumurile publice cu mai multe benzi pe acelaşi sens se desfăşoară astfel :

— pe banda de lîngă bordură sau acostament vor circula vehiculele destinate transportului în comun şi cele care se deplasează cu viteză redusă ;

— pe celelalte benzi vor fi conduse vehiculele care, potrivit legii, pot circula cu viteze superioare.

Pe autostrăzi, banda de lîngă axa drumului va fi folosită numai în vederea executării manevrei de depăşire, dacă celelalte benzi, în direcţia de mers, sînt ocupate de alte autovehicule.

Faptul că vehiculele de pe o bandă circulă mai repede decît vehiculele de pe celelalte benzi, nu este considerat ca fiind o depăşire în sensul art. 32.

Art. 28. — La intersecţiile cu marcaje, conducătorii de vehicule se vor încadra pe benzile corespunzătoare direcţiei de mers voite, cu cel puţin 50 m înainte de intersecţie, avînd obligaţia de a respecta semnificaţiile indicatoarelor şi marcajelor pentru semnalizarea direcţiei de mers.

La intersecţiile fără marcaje, conducătorii vehiculelor ocupă în mers, la o distanţă de cel puţin 50 m de intersecţie, următoarele poziţii :

a) cei care vor să schimbe direcţia de mers spre dreapta, rîndul din dreapta ;

b) cei care vor să schimbe direcţia de mers spre stînga sau vor să meargă înainte, rîndul din stînga.

Dacă în intersecţie circulă şi tramvaie, iar spaţiul dintre şina din dreapta şi trotuar nu permite circulaţia pe

Scanned with OKEN Scanner

două rînduri, toți conducătorii de vehicule, indiferent de direcția de mers voită, vor circula pe un singur rînd, lăsînd liber traseul tramvaiului.

Art. 29. — Schimbarea direcției de mers prin virare la dreapta sau la stînga este interzisă în locurile unde sînt instalate indicatoare cu această semnificație.

Art. 30. — Dacă la apropierea de intersecție sînt instalate semne care indică o anumită direcție de mers, vehiculele vor putea fi conduse numai în direcția sau direcțiile indicate de acestea.

Art. 31. — Este interzisă circulația vehiculelor pe sectoarele de drum public la începutul cărora sînt instalate indicatoare prin care se interzice accesul.

B. Depășirea

Art. 32. — Vehiculele se depășesc numai pe partea stîngă, cu excepția vehiculelor ai căror conducători semnalizează intenția de a schimba direcția de mers la stînga și a tramvaielor, care se depășesc pe partea dreaptă.

Tramvaiele în mers pot fi depășite și pe stînga atunci cînd drumul public este cu sens unic sau cînd între șina din dreapta și marginea trotuarului nu există loc pentru depășire.

Cel ce efectuează depășirea este obligat :

a) să semnalizeze intenția de a se angaja în depășire și să se angajaze în depășire numai după ce s-a convins că aceasta se poate face fără pericol ;

b) să păstreze în timpul depășirii o distanță laterală suficientă față de vehiculul depășit ;

c) să reintre în partea dreaptă a drumului după ce se va asigura că aceasta se poate face fără pericol pentru vehiculul depășit.

Conducătorul vehiculului ce urmează a fi depășit trebuie să creeze condiții pentru depășire, fiind obligat să ia următoarele măsuri :

a) să nu mărească viteza cu care circulă, atunci cînd i se semnalizează că urmează a fi depășit ;

b) să se angajeze cît mai aproape de marginea din dreapta a drumului.

Scanned with OKEN Scanner

Art. 33. — Depăşirea este interzisă :

a) în intersecţii cu circulaţia nedirijată ;

b) în apropierea vîrfurilor de pantă, cînd vizibilitatea este redusă sub 50 m ;

c) în curbe unde vizibilitatea este redusă sub 50 m ;

d) pe poduri ; prin excepţie, vehiculele cu tracţiune animală, motocicletele fără ataş şi bicicletele pot fi depăşite pe podurile metalice, de beton sau din zidărie de piatră care au o lungime de peste 20 m şi o lăţime de cel puţin 7 m ;

e) la treceri pentru pietoni semnalate cu indicator sau marcaj ;

f) la treceri la nivel peste calea ferată şi la mai puţin de 50 m de acestea ;

g) în staţii de tramvai, cînd tramvaiul este oprit sau dacă acesta se găseşte la mai puţin de 50 m de staţie ; tramvaiul poate fi depăşit în staţiile prevăzute cu refugii pentru pietoni ;

h) în orice alte locuri unde vizibilitatea este redusă sub 50 m ;

i) în zonele de acţiune ale indicatoarelor : „Depăşirea autovehiculelor, cu excepţia matocicletelor fără ataş, interzisă", „Depăşirea este interzisă autovehiculelor destinate transportului de mărfuri" ;

j) în situaţia cînd vehiculul ce ar urma să fie depăşit este angajat în depăşirea altui vehicul oprit sau în mers (triplare), dacă prin această manevră se trece peste axa care desparte cele două sensuri de circulaţie ale drumului ;

k) în situaţia cînd se apropie din sens opus un alt vehicul şi cînd pentru realizarea depăşirii ar fi necesar să se treacă peste axa care desparte cele două sensuri de circulaţie ale drumului.

C. Prioritatea de trecere

Art. 34. — Cînd două vehicule se apropie simultan de o intersecţie venind de pe drumuri publice pe care nu sînt instalate indicatoare de prioritate la intersecţii, vehiculul ce vine dinspre dreapta are prioritate de trecere.

Scanned with OKEN Scanner

Are, de asemenea, prioritate de trecere vehiculul care circulă pe un sector de drum public la începutul căruia este instalat indicatorul „Drum cu prioritate", ori „Prioritate față de circulația din sens invers" sau care intră într-o intersecție la începutul căreia este plantat indicatorul „Intersecție cu drum fără prioritate".

Organele de stat care administrează drumurile publice ce se intersectează cu sectoare de drum cu prioritate sînt obligate să instaleze, înainte de intersecție, unul din indicatoarele „Cedează trecerea" sau „Oprire la intersecție".

Vehiculele destinate stingerii incendiilor, cele ale salvării și ale miliției, în cazurile cînd se deplasează la intervenții, precum și tramvaiele și coloanele în mers au prioritate de trecere.

La apropierea vehiculelor destinate stingerii incendiilor, celor ale salvării și ale miliției, în cazurile cînd se deplasează la intervenții, celelalte vehicule își vor micșora viteza și vor circula cît mai aproape de marginea din dreapta a drumului, pînă sînt depășite.

La semnalele agenților de circulație care însoțesc coloane de autovehicule, conducătorii de vehicule sînt obligați, după caz, să reducă viteza sau să oprească vehiculele pe partea dreaptă a drumului în sensul de mers și, dacă este posibil, în afara părții carosabile, pînă la trecerea coloanei.

Nu au prioritate de trecere :

a) vehiculele care urmează să intre într-o intersecție venind de pe un drum public pe care nu este instalat vreun indicator de prioritate, față de vehiculele care circulă dinspre dreapta ;

b) vehiculele care circulă pe drumul public pe care este instalat unul din indicatoarele „Cedează trecerea" sau „Oprire la intersecție" ;

c) vehiculele care întîlnesc indicatorul „Prioritate pentru circulația din sens invers" ;

d) vehiculele care coboară o pantă față de vehiculele care urcă ;

e) vehiculele care circulă din partea dreaptă într-o intersecție cu sens giratoriu, față de vehiculele care circulă din partea stîngă ;

Scanned with OKEN Scanner

f) vehiculele care se pun în mișcare, care ies din garaje, curți sau ganguri, față de vehiculele care circulă pe drumul public, indiferent de direcția de mers a acestora.

D. Întoarcerea și mersul înapoi

Art. 35. — Pentru a putea întoarce vehiculul înapoi de pe un sens de circulație pe celălalt sens, prin manevrare înainte și înapoi sau printr-un viraj, conducătorul este obligat să oprească, să semnalizeze și să se asigure că din spate și din față nu circulă în acel moment nici un vehicul.

Nu se execută această manevră :

a) în locurile unde este instalat indicatorul „Întoarcerea interzisă" ;

b) la trecerile pentru pietoni ;

c) în curbe cu vizibilitate redusă ;

d) în locurile unde soliditatea drumului nu este verificată (marginile prăpăstiilor, malurile șanțurilor etc.) ;

e) pe poduri și sub poduri ;

f) la trecerile peste calea ferată și la o distanță mai mică de 50 m de trecerea peste calea ferată ;

g) în vîrfuri de pantă și pe o distanță de 50 m de o parte și alta a vîrfului de pantă ;

h) în intersecții și la o distanță mai mică de 50 m de cel mai apropiat colț de intersecție ;

i) la mai puțin de 50 m de stațiile de tramvai, troleibuz sau autobuz ;

j) pe timp de ceață și în orice împrejurare cînd vizibilitatea este redusă sub 100 m dacă conducătorul vehiculului nu este pilotat de altă persoană.

Este interzis mersul autovehiculelor înapoi pe o distanță mai mare de 50 m sau la ieșirea din garaje, curți ori ganguri.

În cazul în care vizibilitatea în spate este împiedicată, vehiculele pot fi manevrate înapoi numai atunci cînd conducătorii acestora sînt pilotați de alte persoane.

Scanned with OKEN Scanner

E. Trecerile peste calea ferată

Art. 36. — La trecerile la nivel nepăzite, peste calea ferată, conducătorii de vehicule sînt obligaţi să oprească, putîndu-se angaja în trecere numai după ce s-au asigurat că nu există nici un pericol ; vehiculele vor fi oprite în locul unde se asigură o vizibilitate maximă, fără a depăşi indicatorul de atenţie în cruce, ori linia transversală continuă pentru oprire.

Art. 37. — Este interzisă trecerea cu vehicule peste calea ferată prin locuri păzite, atunci cînd barierele sau semibarierele sînt închise.

F. Oprirea, staţionarea şi parcarea

Art. 38. — Oprirea şi staţionarea vehiculelor sînt permise numai pe partea dreaptă a străzii sau drumului, în direcţia mersului şi cît mai aproape de trotuar, iar în lipsa trotuarului cît mai aproape de marginea drumului.

Oprirea poate dura cel mult 5 minute ; peste această durată se consideră staţionare.

La semnele sau semnalele care indică oprire la intersecţie, oprirea se face în aşa fel încît vehiculul să nu depăşească limita stabilită prin semnul sau semnalul respectiv, iar unde nu există semne sau semnale, oprirea se face la cel puţin 5 m de colţul intersecţiei, respectîndu-se şi celelalte reguli de circulaţie la intersecţii.

În staţiile de tramvai fără locuri de refugiu pentru pietoni, conducătorii vehiculelor sînt obligaţi să oprească la o distanţă de cel puţin 5 m de ultimul vagon. Vehiculele vor fi puse în mişcare numai după ce s-au închis uşile tramvaiului.

Art. 39. — Oprirea este interzisă :

a) la mai puţin de 50 m de indicatorul „Oprire interzisă“ pe partea pe care este instalat ;

b) în intersecţiile cu calea ferată ;

c) pe poduri şi sub poduri ;

d) în curbe cu vizibilitate redusă ;

e) în locuri pentru trecerea pietonilor unde există indicatorul „Trecere pentru pietoni“ sau marcajul de traversare pentru pietoni ;

Scanned with OKEN Scanner

f) în locuri cu sens giratoriu ;

g) la o distanţă mai mică de 5 m de intersecţiile drumurilor publice sau mai mică de 20 m de indicatorul staţiei de tramvai, troleibuz sau autobuz ;

h) pe porţiunile drumurilor sau străzilor unde vizibilitatea este redusă sub 50 m ;

i) în dreptul altui vehicul care se află oprit pe drumul public, dacă prin aceasta se stînjeneşte circulaţia a două vehicule venind din sensuri opuse ;

j) pe porţiunile drumului public unde depăşirea este interzisă prin indicator ;

k) în locurile unde s-ar împiedica vizibilitatea indicatoarelor de circulaţie ;

l) pe sectoarele de drum unde se găsesc instalate indicatoarele „Drum îngustat", „Prioritate pentru circulaţia din sens invers" sau „Prioritate faţă de circulaţia din sens invers".

Restricţiile prevăzute în prezentul articol, cu excepţia celei de la litera k, nu sînt aplicabile vehiculelor destinate stingerii incendiilor, celor ale salvării şi ale miliţiei, atunci cînd sînt în misiune.

Art. 40. — Staţionarea este interzisă :

a) în toate cazurile în care este interzisă oprirea ;

b) la mai puţin de 50 m de indicatorul „Staţionarea interzisă", pe partea pe care este instalat ;

c) la intrarea în sediile instituţiilor sau întreprinderilor, cu excepţia vehiculelor în care se încarcă sau din care se descarcă mărfuri ;

d) pe drumurile publice care au o lăţime mai mică de 6 m ;

e) la o distanţă mai mică de 50 m de trecerile peste calea ferată ;

f) pe partea carosabilă a drumurilor naţionale. Vehiculele pot staţiona în afara părţii carosabile sau în locuri special amenajate ; în cazul în care nu este posibilă scoaterea vehiculelor în afara părţii carosabile, acestea vor staţiona cît mai aproape de marginea acostamentului;

g) în pantă.

Restricţiile prevăzute în prezentul articol nu sînt aplicabile vehiculelor destinate stingerii incendiilor, celor ale salvării şi ale miliţiei, atunci cînd sînt în misiune.

Scanned with OKEN Scanner

Art. 41. — Conducătorii care părăsesc autovehiculele staţionate sînt obligaţi să le asigure cu frîna de mînă, să scoată cheia din contact, să introducă maneta schimbătorului într-una din viteze sau în marşarier şi să încuie uşile, cu excepţia cazurilor cînd aceste măsuri nu sînt posibile datorită particularităţilor de construcţie a autovehiculului.

Art. 42. — Oricărui vehicul care staţionează pe timp de noapte pe partea carosabilă a unui drum public, acolo unde staţionarea este permisă, trebuie să i se semnalizeze prezenţa prin aprinderea lanternelor de poziţie cît şi prin lumina roşie din spate, dacă locul de staţionare este neluminat.

Nu este permisă staţionarea pe drumurile publice în timpul nopţii, a tractoarelor, a remorcilor, a vehiculelor cu tracţiune animală, ori a celor trase sau împinse cu mîna.

Art. 43 — Parcarea vehiculelor este permisă numai în locurile special destinate acestui scop, semnalizate prin indicatoare sau marcaje. În aceste locuri vehiculele vor trebui aşezate unul lîngă altul, conducătorii lor avînd obligaţia să respecte şi celelalte reguli stabilite pentru staţionare.

SECŢIUNEA a III-a

Reguli speciale privind circulaţia autovehiculelor

a. Obligaţiile conducătorilor de autovehicule

Art. 44. — Autovehiculele pot fi conduse pe drumurile publice numai dacă sînt înmatriculate potrivit dispoziţiilor prezentului regulament.

Conducătorii de autovehicule trebuie să posede permis de conducere valabil pentru categoria din care face parte autovehiculul condus.

Art. 45. — Conducătorii de autovehicule sînt obligaţi :

1. înainte de plecare în cursă :

a) să verifice starea tehnică a autovehiculului, în special sistemele de transmisie, direcţie, frînare, rulare, lumini şi semnalizare. Dacă autovehiculul nu îndeplineşte condiţiile tehnice, conducătorul său nu va pleca în cursă;

Scanned with OKEN Scanner

b) la ieşirea din garaj şi la schimbul pe traseu, să semneze de primirea autovehiculului, dacă corespunde din punct de vedere tehnic pentru a putea circula ;

2. în timpul conducerii, să aibă asupra lor :

a) permisul de conducere cu tichetul de evidenţă a contravenţiilor ;

b) certificatul de înmatriculare a autovehiculului ;

c) foaia de parcurs, respectiv ordinul de serviciu ;

d) dovada că autovehiculul întruneşte condiţiile tehnice pentru a circula pe drumurile publice, eliberată de organizaţia socialistă care a efectuat verificarea tehnică ;

3. să nu conducă autovehiculul cînd se găsesc sub influenţa băuturilor alcoolice ;

4. să nu transporte persoane în stare de ebrietate pe motociclete sau în cabină, ori în caroseria autovehiculelor destinate transportului de mărfuri ;

5. să transporte ofiţerii sau subofiţerii de miliţie, la cererea acestora, pentru prinderea persoanelor urmărite care încearcă să dispară, pentru conducerea la punctele de prim-ajutor a persoanelor care necesită asistenţă medicală şi pentru deplasarea la locurile unde s-au produs accidente de circulaţie sau calamităţi.

Ofiţerul sau subofiţerul de miliţie care foloseşte un autovehicul în situaţiile de mai sus este obligat să prezinte legitimaţia de serviciu, iar după terminarea misiunii, să consemneze în foaia de parcurs sau în ordinul de serviciu distanţa parcursă, timpul cît a durat deplasarea, cu indicarea descifrabilă a numelui său, a organului miliţiei din care face parte şi a numărului legitimaţiei sale de serviciu. Cînd autovehiculul nu aparţine unei organizaţii socialiste, ofiţerul sau subofiţerul care îl foloseşte va prezenta conducătorului auto legitimaţia de serviciu ;

6. să oprească imediat autovehiculul :

a) la semnalul ofiţerilor sau subofiţerilor de miliţie ;

b) la semnalul agenţilor căilor ferate postaţi la trecerile la nivel ;

c) la semnalul conducătorilor de coloane, inclusiv cele militare ;

d) la semnalul orbilor care traversează strada (semnal dat prin ridicarea bastonului alb) ;

Scanned with OKEN Scanner

7. să oprească imediat cînd sînt angajaţi într-un accident şi să dea concursul ori de cîte ori trec pe lîngă locul unui accident, în scopul acordării primului ajutor şi transportării persoanelor accidentate la cea mai apropiată unitate sanitară ;

8. să nu schimbe poziţia autovehiculului angajat în accident, pînă la sosirea organelor miliţiei şi să asigure păstrarea urmelor la locul accidentului, dacă acesta a avut ca rezultat moartea, vătămarea integrităţii corporale sau a sănătăţii vreunei persoane sau dacă accidentul constituie infracţiune ori s-a produs ca urmare a unei infracţiuni.

În cazul cînd din accident au rezultat răniri de persoane, le vor acorda primul ajutor, iar dacă nu este posibilă transportarea acestora la cea mai apropiată unitate sanitară cu alte mijloace de transport, le vor transporta ei înşişi, după care se vor întoarce imediat la locul accidentului.

Dacă în accident este angajat un autovehicul al salvării, al pompierilor, al organelor operative ale miliţiei sau securităţii, cînd se află în misiune în vederea unei intervenţii ce nu suferă amînare, conducătorul acestuia va anunţa de îndată organul miliţiei cel mai apropiat, urmînd ca după terminarea misiunii să se întoarcă la locul accidentului, în vederea efectuării cercetărilor ;

9. să sesizeze organul miliţiei cel mai apropiat, imediat ce iau cunoştinţă despre producerea vreunui accident precum şi despre apariţia poleiului pe drumul public pe care au circulat, a obstacolelor sau surpărilor de natură a pune în pericol securitatea circulaţiei ;

10. să prezinte la cererea ofiţerilor sau subofiţerilor de miliţie, pentru control, permisul de conducere cu tichetul de evidenţă a contravenţiilor, certificatul de înmatriculare a autovehiculului, precum şi documentele referitoare la natura şi greutatea bunurilor transportate.

Certificatele de înmatriculare ale autovehiculelor aparţinînd Ministerului Forţelor Armate şi documentele referitoare la natura şi greutatea bunurilor transportate cu aceste autovehicule sînt exceptate de la controlul ofiţerilor sau subofiţerilor de miliţie ;

Scanned with OKEN Scanner

11. să nu transporte persoane în caroseria autobasculantelor, pe autocisterne, pe platforme, deasupra încărcăturilor, pe părţile laterale ale caroseriei, sau care stau în picioare în caroseria autocamioanelor, pe scări, precum şi în remorci, cu excepţia remorcilor de la tractoare special amenajate pentru transportul persoanelor ;

12. să nu transporte persoane pe motociclete care nu au şa şi scări ; copiii sub 14 ani se transportă în ataşul motocicletei ; să nu transporte pe motociclete obiecte voluminoase, iar cînd conduc motociclete sau scutere, fără ataş, cu capacitate cilindrică mai mare de 98 cm^3, atît conducătorii acestora, cît şi însoţitorii lor să poarte pe cap casca de protecţie pentru motocicliști ;

13. să nu transporte în cabinele autovehiculelor, în autoturisme sau pe motociclete mai multe persoane decît numărul locurilor stabilite în certificatul de înmatriculare.

Copiii în vîrstă pînă la 7 ani, ţinuţi în braţe, nu se socotesc în numărul persoanelor care pot fi transportate în cabinele autovehiculelor, în autoturisme sau în ataşul motocicletelor ;

14. să nu încredinţeze conducerea autovehiculului persoanelor care nu au permis de conducere sau care posedă permis de conducere necorespunzător categoriei din care face parte autovehiculul respectiv ;

15. să nu încredinţeze spre folosinţă altei persoane permisul său de conducere ;

16. să nu deschidă uşile autovehiculului în timpul mersului şi să pornească de pe loc cu uşile închise şi asigurate.

În timpul opririi sau staţionării pe drumurile publice, deschiderea uşilor autovehiculului este permisă numai dacă aceasta nu prezintă pericol pentru circulaţie ;

17. să nu angajeze discuţii care i-ar putea distrage de la conducerea atentă a autovehiculului ;

18. să nu intre pe drumurile publice modernizate cu autovehicule care au pe roţi sau caroserie noroi, var etc. ce se depun pe partea carosabilă, ori cu autovehicule din care se scurg sau cad produse petroliere sau materiale de construcţii :

Scanned with OKEN Scanner

19. să curețe tăbliţele cu numărul de înmatriculare, astfel încît acesta să fie vizibil tot timpul cît autovehiculul circulă pe drumurile publice ;

20. să conducă în așa fel autovehiculul încît să nu stropească pietonii, clădirile și celelalte vehicule atunci cînd pe drumurile publice există apă sau noroi ;

21. să nu lase liber în timpul mersului volanul, ghidonul sau maneta de comandă ;

22. să nu circule, fără motiv întemeiat, cu viteză redusă, stînjenind prin aceasta circulaţia normală a celorlalte autovehicule ; în cazul cînd împrejurările impun a se circula cu viteză redusă, să circule cît mai aproape de partea dreaptă a drumului public ;

23. să nu circule cu o viteză inferioară celei prescrise de indicatorul „Viteză minimă obligatorie“ pe sectoarele de drum unde acţionează acest indicator ;

24. să păstreze faţă de autovehiculul din faţa sa o distanţă corespunzătoare pentru a putea evita lovirea în cazul cînd acel autovehicul încetinește viteza sau oprește brusc ;

25. să conducă cu atenţie sporită cînd întîlnesc autovehicule purtînd inscripţia „Școală“ sau un semn distinctiv în formă de disc galben în centrul căruia se află semnul exclamării ;

26. să acorde prioritate pietonilor la trecerile prevăzute cu indicatoare sau marcate cu linii transversale pentru trecerea acestora ;

27. să se prezinte la verificare medicală atunci cînd sînt trimiși de organele miliţiei ori de organizaţiile socialiste unde sînt angajaţi.

Dispoziţiile prezentului articol se aplică și conducătorilor de autovehicule proprietate personală, cu excepţia dispoziţiilor de la pct. 1 lit. b și de la pct. 2 lit. c.

Art. 46. — Conducătorii tramvaielor, troleibuzelor și autobuzelor au, pe lîngă obligaţiile prevăzute la art. 45, și următoarele obligaţii :

a) să nu deschidă ușile pentru urcarea și coborîrea pasagerilor decît în staţie, cu excepţia cazurilor de necesitate ;

Scanned with OKEN Scanner

b) să nu permită în timpul mersului accesul nici unei persoane în cabina de conducere, cînd aceasta este separată de restul autovehiculului ;

c) să nu pornească din stație înainte de urcarea și coborîrea călătorilor.

Art. 47. — La stațiile de alimentare, conducătorii autovehiculelor sînt obligați :

a) să dea întîietate autosanitarelor, autovehiculelor destinate stingerii incendiilor, ale miliției, poștei și celor care transportă încărcături alterabile ;

b) să oprească funcționarea motorului cînd sînt în așteptare în fața dispozitivului de alimentare ;

c) să nu plece de lîngă autovehicul ;

d) să nu fumeze pe locul unde este amplasată stația ;

e) să nu regleze și nici să repare motorul la o distanță mai mică de 50 m de stație ;

f) să oprească imediat motorul și să îndepărteze autovehiculul la o distanță de cel puțin 50 m de stație dacă se produc rateuri. Conducătorii celorlalte autovehicule care se găsesc în stație sînt obligați să dea ajutor la îndepărtarea autovehiculului.

Art. 48. — Conducătorii de autovehicule care au mai puțin de un an practică de conducere sînt obligați să respecte următoarele reguli suplimentare :

a) în afara localității să nu circule cu autoturismele cu o viteză mai mare de 80 km/oră ;

b) cînd circulă pe un drum cu mai multe benzi să folosească numai banda de lîngă acostament sau bordură, cu excepția cazului cînd execută manevra de depășire ;

c) să nu circule pe anumite drumuri publice în zilele și orele stabilite de Inspectoratul general al miliției, inspectoratele miliției județene sau Inspectoratul miliției municipiului Bucure[illegible] ;

d) să nu trea[illegible]era de stat spre a merge în străinătate. [illegible]tovehicul

Scanned with OKEN Scanner

b. Viteza de circulaţie a autovehiculelor

Art. 49. — Autovehiculele pot fi conduse pe drumurile publice fără a se depăşi vitezele maxime prevăzute mai jos :

Felul autovehiculului	În localităţi	În afara localităţilor
— Autoturisme	60 km/oră	100 km/oră
— Autobuze ale O.N.T. „Carpaţi“	40 km/oră	80 km/oră
— Autocamioane, microbuze, autocamionete, autofurgonete	40 km/oră	70 km/oră
— Autobuze, autospeciale, autocamioane cu remorci sau care transportă persoane, motociclete	40 km/oră	60 km/oră
— Autovehicule care transportă materiale uşor inflamabile sau explozibile	30 km/oră	40 km/oră
— Tramvaie, troleibuze	40 km/oră	—
— Tractoare rutiere	20 km/oră	30 km/oră

Conducătorii autovehiculelor din categoria acelora cu viteza maximă inferioară sînt obligaţi să circule cît mai aproape de marginea din dreapta a drumului, pentru ca celelalte autovehicule să poată folosi viteza maximă admisă.

Art. 50. — Conducătorii autovehiculelor sînt obligaţi să se conformeze restricţiilor impuse de indicatorul „Limitare de viteză“ pe sectoarele de drum unde acţionează, iar în următoarele situaţii să reducă viteza pînă la limita evitării oricărui pericol:

a) la trecerea prin intersecţiile cu circulaţie nedirijată;

b) pe poduri;

c) la curbe periculoase sau lipsite de vizibilitate ;

d) la trecerile la nivel peste calea ferată, prevăzute cu bariere sau semibariere ;

e) la trecerea pe lîngă grupuri şi coloane, indiferent dacă acestea se află în mers sau staţionează ;

f) la trecerea pe lîngă animale ;

Scanned with OKEN Scanner

g) în piețe aglomerate ;

h) cînd se circulă din direcție opusă tramvaielor, troleibuzelor și autobuzelor oprite în stații;

i) la trecerea prin dreptul stațiilor de tramvai;

j) la depășirea troleibuzelor și autobuzelor oprite în stații ;

k) pe timp de ceață, ploi torențiale și ninsori abundente;

l) pe drumuri cu denivelări, pe cele alunecoase, cu polei sau zăpadă ;

m) în apropierea locurilor frecventate de copii (școli și terenuri de joc) unde este instalat indicatorul „Copii“;

n) la trecerile pentru pietoni prevăzute cu indicator sau marcate ;

o) în locurile unde sînt instalate indicatoare „Atenție la animale“;

p) la schimbarea direcției de mers prin viraje.

Art. 51. — Autovehiculele destinate stingerii incendiilor, cele ale salvării și ale miliției, cînd se deplasează la intervenții, pot circula cu viteza impusă de necesități, conducătorii acestor autovehicule avînd obligația să ia toate măsurile pentru prevenirea accidentelor.

c. Remorcarea

Art. 52. — Autovehiculele rămase în pană și remorcile pot fi trase numai cu bară metalică, în lungime de cel mult 4 m.

Prin „remorcă“ se înțelege orice vehicul destinat prin construcție a fi atașat unui autovehicul.

Art. 53. — În cazul remorcării autovehiculelor:

a) la volanul autovehiculului remorcat trebuie să se găsească un conducător cu permis de conducere valabil pentru categoria din care face parte autovehiculul respectiv ;

b) la pornire, depășire, schimbare de direcție prin viraj și la oprire, conducătorul autovehiculului trăgător este obligat să avertizeze, prin mijloacele de semnalizare corespunzătoare, pe conducătorul autovehiculului remorcat.

Scanned with OKEN Scanner

Remorcarea a două sau mai multe autovehicule este interzisă.

Art. 54. —Remorcile pot fi tractate în următoarele condiții:

a) autovehiculul trăgător, cu excepția autoturismului, trebuie să aibă montat, deasupra cabinei, la mijloc, un semn în formă de triunghi echilateral cu latura de 25 cm, de culoare galbenă, în chenar roșu, care va fi luminat în timpul nopții;

b) remorca trebuie să fie prevăzută cu sistem de frînare, iar în spate cu același sistem de semnalizare și iluminare ca și autovehiculul trăgător.

Autovehiculului care tractează i se pot atașa cel mult două remorci, cu excepția autoturismului căruia i se poate atașa numai o remorcă ușoară.

Prin „remorcă ușoară" se înțelege orice remorcă a cărei greutate maximă autorizată nu depășește 750 kg.

Art. 55. — Semiremorca trebuie să aibă sistem de frînare, iar în spate sistem de semnalizare și iluminare, care să îndeplinească condițiile tehnice prevăzute în prezentul regulament.

Prin „semiremorcă" se înțelege o remorcă fără osia din față, cuplată astfel încît o parte apreciabilă a greutății ei și a încărcăturii se sprijină pe vehiculul motor.

SECȚIUNEA a IV-a

Circulația vehiculelor cu tracțiune animală, a celor împinse sau trase cu mîna și a animalelor

Art. 56. — Conducerea pe drumurile publice a unui vehicul cu tracțiune animală, precum și a celui tras sau împins cu mîna, nu poate fi încredințată minorilor care nu au 14 ani împliniți și nici persoanelor surde sau debile mintal. Animalele izolate sau în turmă trebuie să fie însoțite, pe drumurile publice, de un număr corespunzător de conducători.

Art. 57. — Este interzis conducătorilor vehiculelor cu tracțiune animală, celor trase sau împinse cu mîna, precum și persoanelor care conduc pe drumurile publice animale izolate sau în turmă:

Scanned with OKEN Scanner

a) să circule pe drumurile naționale în cazul cînd în afara părții carosabile există spațiu pentru circulația acestora sau drumuri laterale ;

b) să conducă în timp ce se găsesc sub influența băuturilor alcoolice ;

c) să circule pe timp de noapte ori ziua cînd este ceață, fără felinar aprins ; acesta va fi așezat pe partea stîngă a vehiculului, astfel ca lumina să fie vizibilă din ambele sensuri ale circulației, iar conducătorii de animale îl vor ține în mînă ;

d) să schimbe direcția de mers fără a semnaliza cu mîna și a se asigura că, din față sau din spate, nu circulă în imediata lor apropiere un vehicul ;

e) să părăsească vehiculul sau animalele în timpul mersului sau staționării.

Art. 58. — Conducătorilor de vehicule cu tracțiune animală le este interzis :

a) să circule pe timp de noapte fără felinar aprins și „ochi de pisică" (catadioptru) montat la partea din spate a vehiculului ;

b) să doarmă în timpul mersului sau staționării cu animalele înhămate;

c) să circule cu mînji sau alte animale neînhămate, care însoțesc vehiculul, dacă acestea nu sînt legate de partea dreaptă a vehiculului ;

d) să intre cu vehiculul murdar de noroi pe drumurile modernizate sau pietruite ;

e) să conducă vehicule cu roți pneumatice, dacă aceste vehicule nu sînt prevăzute cu frîne.

Art. 59. — Dacă în afara părții carosabile nu există spațiu pentru circulația animalelor izolate sau în turmă, acestea vor fi conduse cît mai aproape de marginea din dreapta a drumului în așa fel încît să nu stînjenească circulația vehiculelor.

Art. 60. — Dacă turmele sau grupuri mai mici de animale nu pot fi conduse decît pe trasee în care se includ și drumuri modernizate, se vor lua măsuri ca, pe cît posibil, acestea să fie transportate în vehicule special amenajate.

Scanned with OKEN Scanner

Art. 61. — Conducătorii organizațiilor socialiste, care folosesc vehicule cu tracțiune animală sau sînt deținătoare de animale, sînt obligați să ia măsuri de instruire a persoanelor care conduc pe drumurile publice vehiculele sau animalele respective, în scopul respectării dispozițiilor prezentului regulament și al prevenirii accidentelor. Aceleași persoane vor lua măsuri de a dota cu felinare și cu „ochi de pisică" (catadioptru) toate vehiculele cu tracțiune animală pe care le folosesc în circulația pe drumurile publice.

SECȚIUNEA a V-a

Circulația bicicletelor

Art. 62. — Circulația cu bicicleta pe drumurile publice cu trafic intens este permisă numai persoanelor care au împlinit vîrsta de 14 ani. Organele miliției vor stabili, prin instrucțiuni, drumurile publice cu trafic intens.

Bicicliștii trebuie să circule numai pe pistele special destinate circulației bicicletelor cînd pe traseul urmat întîlnesc indicatorul „Pistă obligatorie pentru biciclete".

Art. 63. — Se interzice bicicliștilor :

a) să circule cu bicicleta fără a fi echipată cu frînă eficace, sonerie, o lumină albă îndreptată înainte, precum și o lumină roșie sau un dispozitiv reflectant (ochi de pisică) îndreptate înapoi;

b) să învețe să conducă bicicleta pe drumuri publice cu circulație intensă ;

c) să circule pe trotuare sau pe mijlocul părții carosabile, pe aleile pentru pietoni din parcuri și grădini publice ;

d) să circule cîte doi sau mai mulți în același rînd, în afara competițiilor sportive organizate ;

e) să circule luînd mîinile de pe ghidon sau picioarele de pe pedale ;

f) să se țină cu mîna de autovehicule în mers sau să circule în spatele acestora la o distanță mai mică de 25 m ;

g) să transporte alte persoane pe biciclete prevăzute cu un singur loc, cu excepția transportului copiilor pînă

Scanned with OKEN Scanner

la 7 ani, dacă bicicleta este prevăzută în acest scop cu un suport aşezat în faţă ;

h) să transporte orice fel de obiecte care ar stînjeni conducerea bicicletei sau circulaţia celorlalte vehicule ;

i) să circule în timp ce se găsesc sub influenţa băuturilor alcoolice ;

j) să circule pe drumurile naţionale dacă în direcţia în care se deplasează există drumuri sau poteci laterale ce pot fi folosite de biciclişti.

SECŢIUNEA a VI-a

Circulaţia pietonilor şi călătorilor

Art. 64. — Pietonii sînt obligaţi :

a) să circule numai pe trotuare, iar în lipsa acestora pe potecile laterale ale drumurilor publice ;

b) să circule numai pe partea stîngă a drumurilor publice dacă acestea nu au trotuare sau poteci ;

c) să nu circule pe sectoarele de drum public la începutul cărora este instalat indicatorul „Accesul interzis pietonilor“;

d) să traverseze drumurile publice numai prin locurile unde sînt indicatoare sau marcaje pentru trecerea pietonilor, iar în oraşe unde asemenea indicatoare sau marcaje lipsesc, pe la colţul străzilor, după ce s-au asigurat că nu există vreun pericol. Traversarea drumurilor publice se face perpendicular pe axa acestora ;

e) să circule cu cărucioarele şi săniuţele cu copii numai pe trotuare sau poteci.

Sînt interzise manifestările distractive (hore, dansuri) sau plimbările şi staţionările pietonilor în grup, pe partea carosabilă a drumurilor publice.

Art. 65 — Călătorii sînt obligaţi:

a) să nu urce, să nu coboare şi să nu deschidă uşile autovehiculului, în timpul mersului;

b) să nu călătorească pe scările sau pe părţile laterale ale caroseriei tramvaielor, troleibuzelor, autobuzelor

Scanned with OKEN Scanner

sau ale altor mijloace de transport ori stînd în picioare în caroseria autocamioanelor sau remorcilor;

c) să nu distragă prin discuţii atenţia conducătorilor autovehiculelor de transport în comun.

SECŢIUNEA a VII-a

Circulaţia coloanelor

Art. 66. — Conducătorii coloanelor sînt obligaţi:

a) să formeze coloane de cel mult patru persoane în rînd, cu excepţia manifestaţiilor sau defilărilor;

b) să nu admită mersul în cadenţă la trecerea peste poduri;

c) să aibă în flancul stîng, în rîndurile din faţă şi din spate ale coloanei, ziua steguleţe roşii, iar pe timp de noapte sau ceaţă, felinare cu lumină roşie.

Copiii în coloană vor circula cîte doi în rînd şi vor traversa strada sau drumul sub supraveghere.

SECŢIUNEA a VIII-a

Alte reguli privind securitatea circulaţiei

Art. 67. — Organele de stat care administrează drumurile publice sînt obligate să ia măsurile necesare pentru securitatea circulaţiei pe timp de ninsoare sau polei, ori în alte situaţii asemănătoare.

Art. 68. — Pe timp de ceaţă sau în alte condiţii atmosferice care împiedică vizibilitatea peste 20 m, autovehiculele de orice fel, în mers şi în staţionare, vor fi luminate şi în timpul zilei, iar conducătorii acestora sînt obligaţi să dea semnale sonore şi să răspundă în acelaşi fel la semnalele date de conducătorii autovehiculelor care se apropie. În asemenea condiţii semnalele sonore pot fi folosite şi în localităţile, locurile sau în timpul în care claxonatul este interzis.

Art. 69. — Circulaţia pe drumurile publice a tractoarelor, altele decît cele rutiere, este permisă numai în cazurile şi condiţiile stabilite de organele miliţiei.

Art. 70. — Transportul încărcăturilor uşor inflamabile, explozivilor, substanţelor radioactive sau puternic otră-

Scanned with OKEN Scanner

vitoare ori al altor încărcături periculoase se va face în condițiile stabilite prin norme speciale, iar dacă nu există asemenea norme, în condițiile stabilite prin prezentul regulament.

Art. 71. — Se interzice transportul încărcăturilor ușor inflamabile, în remorci și în caroseria autobasculantelor.

Prin excepție, produsele petroliere pot fi transportate în remorci-cisterne, iar buteliile de aragaz în remorci special amenajate.

Art. 72. — În cazul încărcăturilor ușor inflamabile, explozivilor sau altor încărcături periculoase, șefii de garaje, înlocuitorii acestora și conducătorii de vehicule sînt obligați să verifice, înainte de plecarea în cursă, existența și buna funcționare a mijloacelor de stingere a incendiilor, prevăzute pentru transportul acestor încărcături.

Conducătorii vehiculelor cu care se transportă încărcături periculoase au obligația să respecte indicațiile stabilite la punctele de primire a acestor încărcături, în legătură cu încărcarea, transportul și descărcarea.

Art. 73. — Este interzis ca în autovehiculele care transportă încărcături periculoase să se afle pasageri sau încărcături neprevăzute în foaia de parcurs.

Încărcătura periculoasă trebuie să fie însoțită pe tot parcursul de cel puțin o persoană care să-i cunoască bine caracteristicile.

Dacă din cauza deteriorării ambalajului în timpul transportului sau din alte cauze, substanțele ușor inflamabile sau alte substanțe periculoase se împrăștie pe drum, conducătorul vehiculului este obligat să oprească imediat ce observă aceasta și, împreună cu persoana care îl însoțește, să avertizeze pe cei din jur de pericol și să ia măsurile necesare pentru izolare, anunțînd de cele întîmplate cel mai apropiat organ al miliției.

Art. 74. — Conducătorilor de vehicule cu care se transportă încărcături periculoase le este interzis:

a) să provoace șocuri vehiculului condus;

b) să fumeze în timpul transportului sau să aprindă focuri la opriri ori staționări, la o distanță mai mică de 50 m de vehicul ;

Scanned with OKEN Scanner

c) să lase vehiculul şi încărcătura fără supraveghere;

d) să lase vehiculul încărcat în garaj;

e) să păstreze în vehicul rezerve de combustibil în ambalaje care nu sînt special confecţionate în acest scop;

f) să remorcheze autovehicule rămase în pană ;

g) să staţioneze pe partea carosabilă a drumurilor publice, pe timp de noapte.

Art. 75. — În cazul cînd se fac transporturi de persoane în autocamioane, în alte autovehicule care prin construcţie nu sînt destinate transportului de persoane sau în remorcile tractoarelor, se vor lua următoarele măsuri :

a) caroseria va fi prevăzută cu bănci sau scaune, bine fixate, mai jos de nivelul obloanelor cu cel puţin 15 cm;

b) părţile laterale vor fi fixate cu siguranţe;

c) transportul copiilor în caroserie va fi admis numai cu însoţitori (1 la 10 copii);

d) se va menţiona în foaia de parcurs, sub semnătura şi pe răspunderea celui care încuviinţează transportul, că autovehiculul sau remorca poate transporta persoane.

Încuviinţarea se dă de şeful de garaj sau de conducătorul organizaţiei socialiste respective.

Pe lîngă foaia de parcurs, conducătorul autocamionului va avea asupra sa un tabel în care vor fi trecute nominal persoanele care se transportă şi în care se va menţiona data transportului şi itinerariul.

Art. 76. — Numărul persoanelor care pot fi transportate în caroseria autocamioanelor sau în remorcile tractoarelor este limitat, în funcţie de tonajul acestora, după cum urmează :

— 0,5 t	6 persoane
— 0,7 t — 0,8 t	10 persoane
— 1,5 t	16 persoane
— 3 t	24 persoane
— 4 — 5 t	30 persoane
— 6 — 7 t	40 persoane
— 8 t	46 persoane

Scanned with OKEN Scanner

Art. 77. — În caroseria autocamioanelor care transportă mărfuri se pot transporta, împreună cu încărcătura, numai încărcătorii sau însoţitorii mărfurilor, prevăzuţi în foaia de parcurs, cu obligaţia ca aceştia să nu călătorească deasupra încărcăturii sau în picioare.

CAPITOLUL III

OBLIGAŢIILE DEŢINĂTORILOR DE AUTOVEHICULE

Art. 78. — Deţinătorii de autovehicule sînt obligaţi să le înmatriculeze înainte de a le pune în circulaţie şi să ceară radierea lor din evidenţa organelor miliţiei, potrivit prevederilor prezentului regulament.

Deţinătorii de autovehicule sînt obligaţi să monteze pe autovehiculele care circulă pe drumurile publice tăbliţe purtînd numărul de înmatriculare, confecţionate şi plasate potrivit dispoziţiilor prezentului regulament.

Deţinătorii autovehiculelor accidentate sînt obligaţi să ceară organului miliţiei cel mai apropiat autorizaţia de a efectua reparaţiile necesare, pe care o vor prezenta responsabilului de atelier sau persoanei care urmează să efectueze reparaţia.

Art. 79. — Organizaţiile socialiste deţinătoare de autovehicule sînt obligate :

a) să verifice starea tehnică a autovehiculelor, să facă menţiune în foaia de parcurs că acestea se găsesc în bună stare de funcţionare şi să nu permită ieşirea în circulaţie a acelora care nu îndeplinesc condiţiile tehnice;

b) să elibereze foaie de parcurs sau ordin de serviciu pentru fiecare autovehicul care pleacă în cursă ;

c) să nu permită conducerea autovehiculelor de către persoane care nu posedă permis de conducere sau care posedă permis de conducere necorespunzător categoriei din care face parte autovehiculul respectiv, ori talonul de ajutor de şofer corespunzător ;

d) să nu permită conducătorilor de autovehicule să plece în cursă sub influenţa băuturilor alcoolice sau în stare de oboseală accentuată ;

Scanned with OKEN Scanner

e) să atragă atenţia conducătorilor de autovehicule asupra particularităţilor de conducere a acestora, iar în caz de polei, ceaţă sau alte asemenea situaţii, asupra modului în care trebuie să circule, făcînd menţiune despre aceasta în foaia de parcurs ;

f) la întoarcere să ţină seama de observaţiile făcute de agenţii de circulaţie sau de conducătorii de autovehicule în foaia de parcurs şi să ridice de la aceştia cheia de contact, certificatul de înmatriculare şi foaia de parcurs în care se va menţiona ora sosirii din cursă;

g) să anunţe imediat organele miliţiei despre orice accident săvîrşit de conducătorii de autovehicule sau cînd în foaia de parcurs se constată modificări, ştersături ori adăugiri şi cînd conducătorii de autovehicule se întorc din cursă sub influenţa băuturilor alcoolice ;

h) să ia măsuri pentru ridicarea continuă a calificării conducătorilor de autovehicule, organizînd cursuri de pregătire profesională în unităţile respective, în vederea însuşirii regulilor de circulaţie pe drumurile publice şi a celor de folosire tehnică a autovehiculelor şi pentru prevenirea accidentelor de circulaţie;

i) să ia măsuri ca toţi conducătorii de autovehicule să aibă permisul de conducere vizat de inspectoratele miliţiei judeţene, respectiv de Inspectoratul miliţiei municipiului Bucureşti, în circumscripţia cărora domiciliază;

j) să ia măsuri ca, la intrările şi ieşirile din garaje şi depouri, să se instaleze indicatoare de prevenire.

CAPITOLUL IV

CONDIŢIILE TEHNICE PENTRU ADMITEREA ÎN CIRCULAŢIE A AUTOVEHICULELOR ŞI REMORCILOR

Art. 80. — Autovehiculele şi remorcile care circulă pe drumurile publice trebuie să fie în stare bună de funcţionare şi să îndeplinească condiţiile tehnice minime prevăzute în prezentul capitol.

Art. 81. — Verificarea tehnică a autovehiculelor se efectuează anual, pînă la 1 iunie al fiecărui an. Verifi-

Scanned with OKEN Scanner

carea tehnică nu este necesară pentru autovehiculele noi, în primul an de la data înmatriculării.

Organizaţiile socialiste care efectuează verificarea tehnică vor elibera dovezi din care să rezulte că autovehiculele verificate îndeplinesc condiţiile tehnice pentru a circula pe drumurile publice.

SECŢIUNEA I

Mecanismul de frînare

Art. 82. — Orice autovehicul va fi echipat cu două sisteme de frînare: frîna de serviciu şi frîna de ajutor.

Ambele sisteme trebuie să fie perfect reglate şi să acţioneze eficace şi rapid, independent unul de altul.

Art. 83. — Motocicletele, inclusiv scuterele, cu sau fără ataş, vor fi echipate cu două dispozitive de frînare, cu comandă de picior şi mînă, care să permită controlul mişcării şi oprirea sigură, rapidă şi eficace a acestora.

Art. 84. — Remorcile şi semiremorcile cu greutate maximă autorizată mai mare de 750 kg vor fi prevăzute cu:

a) o instalaţie de frînare care să acţioneze sigur, rapid şi eficace pe toate roţile, comandată de la frîna de serviciu a autovehiculului trăgător.

Cînd greutatea maximă autorizată a remorcii nu depăşeşte 3 500 kg, dispozitivul său de frînare poate fi acţionat şi prin apropierea remorcii de autovehiculul trăgător (frînare prin inerţie).

Dispoziţiile alineatului precedent sînt aplicabile şi remorcilor a căror greutate maximă autorizată nu depăşeşte 750 kg, însă este mai mare decît jumătate din greutatea proprie a autovehiculului trăgător ;

b) un dispozitiv care să permită frînarea (imobilizarea) roţilor, cînd remorcile sau semiremorcile sînt decuplate de autovehiculul trăgător.

Scanned with OKEN Scanner

SECȚIUNEA a II-a

Sistemul de lumini

Art. 85. — Autovehiculele vor fi prevăzute în față cu:

a) cel puțin două faruri cu lumini albe sau galbene selective cu două faze : faza lungă (lumina de drum), care să poată lumina în mod eficace drumul noaptea, pe timp senin, pe o distanță minimă de 100 m și faza scurtă (lumina de întîlnire), care să poată lumina drumul, în aceleași condiții, pe o distanță minimă de 30 m, fără să împiedice vederea celorlalte persoane care folosesc drumul ;

b) două lanterne de poziție cu lumini albe vizibile noaptea, pe timp senin, de la o distanță de 150 m, fără să împiedice vederea celorlalte persoane care folosesc drumul;

c) două semnalizatoare cu lumină intermitentă, albă sau portocalie, pentru semnalizarea schimbării direcției de mers.

Sursele de lumină pentru semnalizarea schimbării direcției de mers pot fi situate și pe părțile laterale, de o parte și de alta a autovehiculului. În acest caz ele pot fi:

a) braț mobil, care depășește lateral gabaritul autovehiculului, avînd o lumină portocalie, continuă, cînd se află în poziție orizontală ;

b) poziție fixă, cu lumină portocalie intermitentă.

Motocicletele, inclusiv scuterele, vor avea în față un far cu două faze și cu lanternă de poziție în far, iar cele cu ataș și o lanternă cu lumină albă, de poziție, cu caracteristicile prevăzute la alineatul 1, montată la extremitatea atașului.

Art. 86. — Autovehiculele (cu excepția motocicletelor), remorcile și semiremorcile vor fi prevăzute în spate cu:

a) două lanterne de poziție, cu lumini roșii, vizibile noaptea, pe timp senin, de la o distanță de cel puțin 150 m, care să se aprindă concomitent cu lanternele de poziție, luminile de drum și de întîlnire din față;

b) două lanterne stop cu lumini roșii, care să se aprindă atunci cînd intră în acțiune frîna de serviciu, iar intensitatea lor luminoasă să fie mai mare decît a luminilor de la lanternele de poziție;

Scanned with OKEN Scanner

c) o lanternă cu lumină albă proiectată pe numărul de înmatriculare, care să permită citirea numărului noaptea, pe timp senin, de la o distanţă minimă de 20 m;

d) două lanterne cu lumină intermitentă, roşie sau portocalie, pentru semnalizarea direcţiei de mers, în cazul cînd autovehiculul nu este prevăzut cu semnalizatoare laterale de schimbare a direcţiei.

Motocicletele, inclusiv scuterele, vor avea în spate o lanternă cu două compartimente, unul cu lumină roşie, care să se aprindă atunci cînd intră în acţiune frîna, iar al doilea cu lumină roşie de poziţie şi proiecţie albă pentru luminarea numărului de înmatriculare. Motocicletele cu ataş vor avea şi o lanternă cu lumină roşie de poziţie, montată în spate, la extremitatea ataşului.

SECŢIUNEA a III-a

Alte condiţii

Art. 87. — Autovehiculele vor fi prevăzute cu un mecanism de direcţie care să permită o manevrare uşoară, rapidă şi sigură, cu jocul volanului de cel mult 15°. Piuliţele de la articulaţiile mecanismului de direcţie trebuie să fie asigurate cu splinturi, iar celelalte piese să fie bine fixate şi fără uzuri pronunţate.

Art. 88. — Potrivit categoriei şi construcţiei lor, autovehiculele vor fi prevăzute cu oglindă retrovizoare, avertizor sonor, dispozitiv pentru amortizarea zgomotului produs de evacuarea gazelor, geamuri la parbriz şi la uşile laterale, care să permită vizibilitatea, ştergătoare de parbriz în stare de funcţionare, închizătoare de uşi, precum şi siguranţă la obloanele laterale care să nu permită deschiderea acestora în timpul mersului.

La tramvaie, troleibuze şi autobuze, una din oglinzile retrovizoare va fi astfel instalată încît să permită conducătorului să supravegheze de la locul său uşile de urcare şi coborîre. Aceste autovehicule vor fi dotate cu mijloace pentru stingerea incendiilor (extinctoare etc.).

Scanned with OKEN Scanner

Art. 89. — Autovehiculele care transportă încărcături ușor inflamabile sau periculoase trebuie să mai îndeplinească următoarele condiții:

a) eșapamentul să fie montat în partea din față și să fie prevăzut cu parascîntei și cu apărătoare metalică ;

b) să fie prevăzute cu mijloace corespunzătoare pentru stingerea incendiilor (două extinctoare, o ladă sau un sac cu nisip, o pătură groasă și lopeți pentru împrăștierea nisipului);

c) pe părțile laterale, în față și în spate, să fie prevăzute cu tăbliță avînd inscripția „Pericol de foc", scrisă vizibil cu litere în mărime de cel puțin 10 cm, iar de o parte și de alta a cabinei să aibă un fanion din pînză de culoare neagră, în interiorul căruia să fie înscrisă cu alb litera „P", în mărime de 20 cm, sau să aibă fixate în față și în spate plăci dreptunghiulare negre cu inscripția „P" în alb, înălțimea literei fiind de 20 cm;

d) robinetele autocisternelor să fie bine închise și prevăzute cu un dispozitiv care să înlăture posibilitatea deschiderii lor în timpul mersului.

Art. 90. — Gabaritul autovehiculelor și al remorcilor cu sau fără încărcătură nu poate depăși lungimea, lățimea, înălțimea și greutatea pe osie, prevăzute de dispozițiile legale în vigoare.

Dacă încărcătura depășește în lungime partea din spate a caroseriei sau a peridocului, va fi semnalizată ziua cu un steguleț roșu, iar noaptea cu o lanternă sau altă sursă de lumină roșie, ori cu un steguleț alb, care vor fi fixate în partea din urmă a încărcăturii.

În situații speciale, cînd este necesar să se transporte încărcături sau utilaje autopropulsate care depășesc gabaritul și tonajul permis, se va cere avizul Ministerului Transporturilor și autorizația Inspectoratului general al miliției. Cînd asemenea transporturi urmează să se efectueze în cadrul aceluiași județ sau al municipiului București, se va cere avizul organelor care administrează drumurile de pe traseu și autorizația inspectoratului miliției județene, respectiv a Inspectoratului miliției municipiului București.

Scanned with OKEN Scanner

În autorizaţie se vor specifica condiţiile în care se poate efectua transportul.

În cazul cînd pe traseele pe care circulă, vehiculele întîlnesc pe unele sectoare de drum public indicatoare ce interzic accesul pentru gabarite sau greutăţi depăşite, conducătorii lor, în lipsa avizului şi a autorizaţiei cerute la alineatul 3 al prezentului articol, vor respecta semnificaţia acestora.

Art. 91. — Dacă în urma unei defecţiuni survenite pe parcurs, autovehiculele nu mai îndeplinesc condiţiile tehnice prevăzute în prezentul capitol, conducătorii lor sînt obligaţi să ia toate măsurile pentru înlăturarea deficienţelor, iar dacă aceasta nu se poate realiza pe loc, vor merge la garaj sau la punctul cel mai apropiat de reparare, cu o viteză care să asigure evitarea oricărui accident.

Dacă defecţiunile survenite nu permit deplasarea autovehiculelor la garaj sau la cel mai apropiat punct de reparare, conducătorii lor sînt obligaţi să le scoată din partea carosabilă, iar dacă aceasta nu este posibil să le deplaseze cît mai aproape de marginea din dreapta a drumului public, semnalizînd prezenţa lor prin aprinderea lanternelor de poziţie (şi prin lumina roşie din spate, dacă locul respectiv nu este luminat).

Orice conducător de vehicul este obligat să ajute pe conducătorii autovehiculelor rămase în pană, la scoaterea acestora din partea carosabilă a drumului public.

În cazul cînd defecţiunea priveşte sistemul de iluminat, conducătorii autovehiculelor rămase în pană sînt obligaţi să asigure funcţionarea cel puţin a farului din partea stîngă a autovehiculului.

Dacă sistemul de iluminat nu funcţionează, autovehiculele nu vor circula în timpul nopţii sau pe ceaţă, poziţia lor fiind semnalizată prin instalarea în faţă şi în spate a cîte unui triunghi reflectorizant.

Art. 92. — Organele miliţiei controlează starea tehnică a autovehiculelor înmatriculate, atît pe drumurile publice, cît şi la autobazele, garajele şi depourile organizaţiilor socialiste. În cazul cînd constată că autovehiculele care cir-

Scanned with OKEN Scanner

În autorizație se vor specifica condițiile în care se poate efectua transportul.

În cazul cînd pe traseele pe care circulă, vehiculele întîlnesc pe unele sectoare de drum public indicatoare ce interzic accesul pentru gabarite sau greutăți depășite, conducătorii lor, în lipsa avizului și a autorizației cerute la alineatul 3 al prezentului articol, vor respecta semnificația acestora.

Art. 91. — Dacă în urma unei defecțiuni survenite pe parcurs, autovehiculele nu mai îndeplinesc condițiile tehnice prevăzute în prezentul capitol, conducătorii lor sînt obligați să ia toate măsurile pentru înlăturarea deficiențelor, iar dacă aceasta nu se poate realiza pe loc, vor merge la garaj sau la punctul cel mai apropiat de reparare, cu o viteză care să asigure evitarea oricărui accident.

Dacă defecțiunile survenite nu permit deplasarea autovehiculelor la garaj sau la cel mai apropiat punct de reparare, conducătorii lor sînt obligați să le scoată din partea carosabilă, iar dacă aceasta nu este posibil să le deplaseze cît mai aproape de marginea din dreapta a drumului public, semnalizînd prezența lor prin aprinderea lanternelor de poziție (și prin lumina roșie din spate, dacă locul respectiv nu este luminat).

Orice conducător de vehicul este obligat să ajute pe conducătorii autovehiculelor rămase în pană, la scoaterea acestora din partea carosabilă a drumului public.

În cazul cînd defecțiunea privește sistemul de iluminat, conducătorii autovehiculelor rămase în pană sînt obligați să asigure funcționarea cel puțin a farului din partea stîngă a autovehiculului.

Dacă sistemul de iluminat nu funcționează, autovehiculele nu vor circula în timpul nopții sau pe ceață, poziția lor fiind semnalizată prin instalarea în față și în spate a cîte unui triunghi reflectorizant.

Art. 92. — Organele miliției controlează starea tehnică a autovehiculelor înmatriculate, atît pe drumurile publice, cît și la autobazele, garajele și depourile organizațiilor socialiste. În cazul cînd constată că autovehiculele care cir-

Scanned with OKEN Scanner

culă pe drumurile publice nu corespund condițiilor tehnice prevăzute în prezentul capitol, organele miliției vor retrage certificatele de înmatriculare pînă cînd deținătorii vor remedia deficiențele constatate.

Organele miliției au dreptul să controleze la întreprinderile și atelierele de reparații auto starea tehnică a autovehiculelor, prin verificarea calității reparațiilor executate la sistemele și instalațiile care afectează securitatea circulației.

CAPITOLUL V

ÎNMATRICULAREA AUTOVEHICULELOR ȘI RADIEREA LOR

SECȚIUNEA I

Înmatricularea autovehiculelor

Art. 93. — Autovehiculele cu o capacitate cilindrică pînă la 69 cm^3 inclusiv se înmatriculează la organul miliției municipiului sau orașului în circumscripția căruia își au domiciliul (sediul) deținătorii, ori la inspectoratul miliției județene dacă deținătorii își au domiciliul (sediul) în comună.

Autovehiculele cu capacitate cilindrică mai mare de 69 cm^3 se înmatriculează la inspectoratul miliției județene, respectiv la Inspectoratul miliției municipiului București, în circumscripția căruia își au domiciliul (sediul) deținătorii.

Tramvaiele și troleibuzele se înmatriculează la întreprinderile care le dețin, iar autovehiculele aparținînd Ministerului Forțelor Armate se înmatriculează la acest minister.

Art. 94. — Organele miliției eliberează pentru fiecare autovehicul înmatriculat un certificat de înmatriculare.

Conținutul și forma certificatului de înmatriculare se stabilesc de Inspectoratul general al miliției. El va cuprinde cel puțin denumirea organului care l-a emis, numărul de înmatriculare a autovehiculului, marca și tipul autovehiculului, numărul motorului, data primei puneri

Scanned with OKEN Scanner

în circulație a autovehiculului, denumirea sau numele și prenumele, precum și domiciliul (sediul) deținătorului. Pînă la pe baza

Art. 95. — Schimbarea domiciliului (sediului) deținătorului unui autovehicul în circumscripția aceluiași organ al miliției care a făcut înmatricularea trebuie anunțată acestuia în termen de 20 zile.

Înlocuirea motorului la autovehiculele proprietate personală se poate face numai cu anunțarea prealabilă a organelor miliției care le-au înmatriculat.

Art. 96. — Înmatricularea autovehiculelor și eliberarea certificatelor de înmatriculare se fac pe baza actelor de proveniență sau proprietate și a verificării tehnice. La înmatricularea autovehiculelor proprietate personală se depune și dovada de plată a taxelor legale.

La înmatricularea autovehiculelor noi nu se face verificarea tehnică.

Pentru autovehiculele care au o capacitate cilindrică pînă la 98 cm^3 inclusiv, nu se percep taxe de înmatriculare.

Art. 97. — Autovehiculele aparținînd misiunilor diplomatice și oficiilor consulare străine, membrilor acestora, corespondenților și agențiilor de presă străine, precum și reprezentanților organizațiilor economice, culturale sau altor asemenea organizații străine cu statut diplomatic care își desfășoară activitatea în Republica Socialistă România, se înmatriculează și se radiază de către Inspectoratul miliției municipiului București, la cererea Ministerului Afacerilor Externe.

La cererea de înmatriculare a autovehiculelor aparținînd celor prevăzuți la alineatul precedent se vor anexa :

a) unul dintre actele prevăzute mai jos :

— certificatul de trecere prin vamă, eliberat de Federația Internațională Automobilistică sau de Alianța Internațională de Turism ;

— chitanța de import, eliberată de unul dintre organele vamale române persoanelor care se bucură de scutire de taxe vamale ;

— declarația vamală de import, eliberată de aceleași organe vamale persoanelor cărora li se acordă creditare de taxe vamale ;

Scanned with OKEN Scanner

un formular-tip, completat de deținătorul autovehiculului, cuprinzînd toate datele tehnice ale acestuia ;

c) chitanța de plată a taxelor de timbru pentru înmatricularea autovehiculelor, afară de cazurile cînd pe bază de reciprocitate se acordă scutire de plata acestor taxe pentru misiunile diplomatice, oficiile consulare și membrii acestora ;

d) polița de asigurare pentru daune provocate terților.

Certificatele de înmatriculare a autovehiculelor prevăzute în prezentul articol se vizează, anual, de Inspectoratul miliției municipiului București.

Art. 98. — Pentru autovehiculele noi, se pot elibera autorizații de circulație provizorii, pe rute determinate, valabile timp de 15 zile. Aceste autorizații se vor elibera de către organul miliției în circumscripția căruia se află întreprinderea constructoare, magazinul de desfacere a autovehiculelor sau oficiul vamal, potrivit competenței stabilite în art. 93.

În cazuri temeinic justificate, valabilitatea autorizațiilor de circulație provizorii poate fi prelungită.

Art. 99. — Organizațiile care au ca obiect fabricarea, montarea, repararea sau comercializarea autovehiculelor, pot obține autorizații de circulație de garaj, pe rute determinate, a căror valabilitate expiră la data de 31 decembrie a anului în cursul căruia au fost eliberate.

Autorizațiile de circulație de garaj se folosesc exclusiv la proba autovehiculelor pe o distanță ce nu poate depăși 50 km de la sediul întreprinderii și nu dau dreptul la transportul de persoane sau bunuri.

Art. 100. — Pierderea, furtul sau distrugerea certificatului de înmatriculare sau a autorizației de circulație de garaj trebuie declarată organului de miliție municipal sau orășenesc cel mai apropiat, în termen de 48 ore de la constatarea faptului.

Duplicatele certificatelor de înmatriculare sau ale autorizațiilor de circulație de garaj se eliberează de către organele miliției care au emis originalul, după verificarea împrejurărilor în care acestea au fost pierdute, furate sau distruse, și după publicarea pierderii în Bule-

Scanned with OKEN Scanner

tinul Oficial al Republicii Socialiste România. Pînă la emiterea duplicatului, autovehiculul va circula pe baza unei autorizații de circulație provizorii.

SECȚIUNEA a II-a

Numerele de înmatriculare a autovehiculelor

Art. 101. — La înmatriculare, organele miliției atribuie autovehiculelor numărul de înmatriculare, cu indicativul județului sau municipiului București, după caz, format din litere mari, după cum urmează:

— Alba	AB	— Ialomița	IL
— Arad	AR	— Iași	IS
— Argeș	AG	— Ilfov	IF
— Bacău	BC	— Maramureș	MM
— Bihor	BH	— Mehedinți	MH
— Bistrița-Năsăud	BN	— Mureș	MS
— Botoșani	BT	— Neamț	NT
— Brașov	BV	— Olt	OT
— Brăila	BR	— Prahova	PH
— Buzău	BZ	— Satu Mare	SM
— Caraș-Severin	CS	— Sălaj	SJ
— Cluj	CJ	— Sibiu	SB
— Constanța	CT	— Suceava	SV
— Covasna	CV	— Teleorman	TR
— Dîmbovița	DB	— Timiș	TM
— Dolj	DJ	— Tulcea	TL
— Galați	GL	— Vaslui	VS
— Gorj	GJ	— Vîlcea	VL
— Harghita	HR	— Vrancea	VN
— Hunedoara	HD	— București (municipiu)	B

Numărul de înmatriculare și indicativul se scriu pe tăbliță cu cifre și litere ieșite în relief prin turnare sau presare și vor fi vopsite în negru pe fond alb.

Locul de plasare, forma și dimensiunile tăbliței cu numărul de înmatriculare se stabilesc de Inspectoratul general al miliției.

Scanned with OKEN Scanner

Art. 102. — Remorca, iar în cazul tractării a două remorci, ultima, va purta la spate numărul de înmatriculare şi indicativul autovehiculului trăgător.

Art. 103. — Numerele de înmatriculare ale autovehiculelor prevăzute în art. 97 vor fi însoţite, după caz, de iniţialele CD, CO sau TC.

Tăbliţele cu iniţialele CD vor avea formă ovală, cu diametrul mare de 250 mm şi cel mic de 160 mm, iar cele cu iniţialele CO şi TC vor avea formă dreptunghiulară, cu baza de 180 mm şi înălţimea de 160 mm.

Iniţialele CD, CO şi TC vor fi scrise cu caractere latine, de tipar, vor avea înălţimea de 40 mm, lăţimea de 30 mm, iar grosimea scrisului de 10 mm, şi vor fi turnate în partea de sus a ovalului sau dreptunghiului.

Iniţialele CD şi TC se vopsesc în roşu, iar iniţialele CO în albastru, pe fond alb.

Numerele vor fi scrise cu cifre arabe, drepte, plasate în partea de jos a ovalului sau dreptunghiului şi vor avea înălţimea de 65 mm, lăţimea de 35 mm, iar grosimea scrisului de 10 mm.

Cifrele se separă între ele printr-un spaţiu de 10 mm, şi se vopsesc în negru pe fond alb.

Iniţialele CD, CO şi TC se separă de cifre printr-un spaţiu de 20 mm.

Art. 104. — Este interzis a se înscrie pe autovehicule semne distinctive, cu excepţia celor stabilite de Inspectoratul general al miliţiei, la propunerea organizaţiilor socialiste interesate.

Art. 105. — Numerele de înmatriculare, indicativul, locul de plasare, forma şi dimensiunile tăbliţelor cu numerele de înmatriculare ale autovehiculelor aparţinînd Ministerului Forţelor Armate, precum şi semnele distinctive ce se înscriu pe autovehiculele respective, se stabilesc şi se atribuie de acest minister.

SECŢIUNEA a III-a

Radierea autovehiculelor din evidenţa circulaţiei

Art. 106. — Deţinătorii de autovehicule înmatriculate sînt obligaţi să ceară radierea acestora din evidenţa organelor miliţiei în următoarele cazuri:

Scanned with OKEN Scanner

a) la trecerea autovehiculului în patrimoniul altui proprietar ori în administrarea, respectiv folosința, altei organizații;

b) la schimbarea domiciliului (sediului) deținătorului în circumscripția altui organ al miliției decît acela la care se află înmatriculat autovehiculul;

c) la scoaterea definitivă din Republica Socialistă România, pe baza aprobării de export date de către organele vamale române, a autovehiculelor care au fost înmatriculate potrivit art. 97 din regulament ;

d) în cazul cînd autovehiculul a devenit impropriu din punct de vedere tehnic pentru a circula pe drumurile publice ;

e) în caz de transformare a autovehiculului prin carosare.

Cererea de radiere, împreună cu certificatul de înmatriculare, se depun la organul miliției care a înmatriculat autovehiculul, în termen de 10 zile de la data cînd a survenit unul din cazurile prevăzute la literele a—e.

Autovehiculele proprietate personală pot fi radiate și în cazul cînd deținătorii lor nu vor să le mai mențină în circulație.

Art. 107. — În cazul prevăzut la litera b a articolului precedent, organele miliției pot elibera deținătorilor de autovehicule care au depus cererea de radiere și certificatul de înmatriculare autorizații de circulație provizorii valabile timp de 15 zile.

CAPITOLUL VI

PERMISUL DE CONDUCERE

Art. 108. — Permisul de conducere valabil pentru autovehiculele cu capacitate cilindrică pînă la 69 cm^3 inclusiv se eliberează de organul miliției orășenesc, municipal sau județean, iar pentru autovehiculele cu capacitate cilindrică mai mare de 69 cm^3, precum și pentru tramvaie și troleibuze, de inspectoratul miliției județene sau Inspectoratul miliției municipiului București, în circumscripția căruia solicitantul își are domiciliul.

Scanned with OKEN Scanner

Art. 109. — Conținutul și forma permisului de conducere pentru autovehicule cu capacitate cilindrică pînă la 69 cm^3 inclusiv, pentru tractoarele rutiere, precum și pentru tramvaie și troleibuze, se stabilesc de Inspectoratul general al miliției.

Art. 110. — Permisul de conducere eliberat de inspectoratele miliției județene, respectiv de Inspectoratul miliției municipiului București, pentru alte autovehicule decît cele prevăzute la articolul precedent, va fi de culoare roz, cu dimensiunile de 74×105 mm și va cuprinde : titlul documentului în limbile română și franceză, semnul distinctiv al Republicii Socialiste România în circulația internațională înscris în oval, denumirea organului care l-a emis, numele, prenumele, data și locul nașterii, precum și domiciliul, fotografia și semnătura titularului, data eliberării, termenul de valabilitate și numărul permisului, categoria de autovehicule pentru care permisul este valabil, semnătura organului emitent, rubrici pentru schimbarea domiciliului și pentru alte mențiuni.

Permisul este valabil pentru una sau mai multe din următoarele categorii de autovehicule :

CATEGORIA A. Motociclete cu sau fără ataș, cu capacitate cilindrică mai mare de 69 cm^3, autovehicule pentru infirmi, autovehicule cu trei roți a căror greutate proprie nu depășește 400 kg ;

CATEGORIA B. Autovehicule destinate transportului de persoane cu cel mult 8 locuri pe scaune, în afară de locul conducătorului, sau destinate transportului de mărfuri și avînd o greutate maximă autorizată de cel mult 3 500 kg. Autovehiculelor din această categorie li se poate atașa o remorcă ușoară ;

CATEGORIA C. Autovehicule destinate transportului de mărfuri sau materiale și a căror greutate maximă autorizată depășește 3 500 kg. Autovehiculelor din această categorie li se poate atașa o remorcă ușoară;

CATEGORIA D. Autovehicule destinate transportului de persoane cu mai mult de 8 locuri pe scaune, în afară de locul conducătorului. Autovehiculelor din această categorie li se poate atașa o remorcă ușoară ;

Scanned with OKEN Scanner

CATEGORIA E. Autovehicule din categoriile B, C, sau D, pentru care conducătorul are permis, cu remorci altele decît ușoare.

Termenul „greutate maximă autorizată" înseamnă greutatea autovehiculului gata de drum și a încărcăturii maxime.

Permisul de conducere valabil pentru autovehicule din categoria A dă dreptul și la conducerea autovehiculelor cu capacitate cilindrică pînă la 69 cm^3 inclusiv.

Posesorii permiselor de conducere valabile pentru autovehicule din categoria C pot conduce și tractoare rutiere.

Autovehiculele din categoriile D și E, precum și tractoarele rutiere aparținînd Ministerului Forțelor Armate sau Ministerului Afacerilor Interne, pot fi conduse și de persoane care posedă permis de conducere valabil pentru alte categorii de autovehicule, în condițiile prevăzute în instrucțiunile comune ale conducătorilor acestor ministere.

Art. 111. — Permisul de conducere se obține pe bază de examen.

Pentru admiterea la examen, persoana care solicită permis de conducere trebuie să prezinte următoarele acte:

a) copie legalizată de pe certificatul de naștere, din care să rezulte că are vîrsta de 18 ani împliniți ;

b) certificat medical (fișă medicală), din care să rezulte că este aptă pentru conducerea autovehiculelor ;

c) certificat de absolvire a unei școli de conducători de autovehicule sau a unui curs practic de conducere și cunoaștere a regulilor de circulație, urmat în cadrul facultăților sau secțiilor facultăților din cadrul instituțiilor de învățămînt superior care pregătesc specialiști în proiectarea, întreținerea sau exploatarea autovehiculelor, ori în cadrul unor școli tehnice și de maiștri auto sau, după caz, a unei școli sau curs de mecanizatori agricoli sau tractoriști rutieri, ori a unei școli de conducători de tramvaie sau troleibuze. Persoanelor care se prezintă la examen în vederea obținerii permisului de conducere pentru autovehicule cu o capacitate cilindrică pînă la 69 cm^3 inclusiv nu li se cere să prezinte certificat de absolvire a unei școli sau curs.

Scanned with OKEN Scanner

Persoanele care şi-au însuşit cunoştinţele de conducere a autovehiculelor prin pregătire la locul de muncă în cadrul organizaţiilor socialiste deţinătoare de autovehicule au dreptul să se prezinte la examen în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile A, B şi C, ori numai pentru una sau unele dintre aceste categorii, precum şi pentru categoria E, dacă vor prezenta dovezi semnate de conducătorul organizaţiei socialiste, din care să rezulte că au efectuat pregătirea pentru conducerea autovehiculului din categoria pentru care solicită permis şi că urmează să fie încadrate pe un post de conducător de autovehicul.

Absolvenţii şcolilor de conducători de autovehicule amatori au dreptul să se prezinte la examen, în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile A şi B sau numai pentru una dintre aceste categorii.

Absolvenţii şcolilor de conducători de autovehicule profesionişti, ai şcolilor tehnice şi de maiştri auto, precum şi ai cursurilor de conducere auto organizate în cadrul facultăţilor sau secţiilor din cadrul facultăţilor care pregătesc specialişti în proiectarea, întreţinerea şi exploatarea autovehiculelor, au dreptul să se prezinte la examen în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehiculele din categoriile A, B şi C, ori numai pentru una sau unele dintre aceste categorii, precum şi pentru categoria E.

Absolvenţii şcolilor sau cursurilor de mecanizatori agricoli sau tractorişti rutieri se pot prezenta la examen în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru tractoare rutiere.

Absolvenţii şcolilor de conducători de tramvaie sau troleibuze se pot prezenta la examen pentru obţinerea permisului de conducere valabil pentru tramvaie, respectiv troleibuze.

Inginerii, tehnicienii, maiştrii şi şefii de garaje care lucrează în unităţi cu specific auto se pot prezenta la examen, chiar dacă nu au absolvit o şcoală de conducători de autovehicule, în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile B şi C sau numai pentru categoria C, la propunerea organului

Scanned with OKEN Scanner

central în subordinea căruia se află unităţile respective, cu avizul prealabil al Ministerului Transporturilor şi cu aprobarea Inspectoratului general al miliţiei.

Inspectoratul general al miliţiei, inspectoratele miliţiei judeţene şi Inspectoratul miliţiei municipiului Bucureşti pot aproba, de la caz la caz, prezentarea la examen şi a altor persoane care nu au absolvit o şcoală de conducători de autovehicule, în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile A, B, C, E sau pentru tractoare rutiere.

Membrii misiunilor diplomatice şi oficiilor consulare se vor prezenta la examen, în condiţiile stabilite de Ministerul Afacerilor Externe.

Art. 112. — Persoanele care solicită permis de conducere vor fi examinate la proba de cunoaştere a regulilor de circulaţie, a semnelor şi semnalelor folosite pentru asigurarea securităţii circulaţiei pe drumurile publice, la mecanică, auto, precum şi la una din următoarele probe practice de conducere, după caz :

a) la proba de conducere a motocicletei fără ataş, în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoria A.

Infirmii vor fi examinaţi la proba de conducere a autovehiculului adaptat infirmităţii lor ;

b) la proba de conducere a unui autoturism, în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoria B ;

c) la proba de conducere a unui camion, în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoria C ;

d) la proba de conducere a unui autovehicul cu remorcă a cărei greutate maximă autorizată este mai mare de 750 kg, în vederea obţinerii dreptului de a conduce autovehicule din categoria E ;

e) la proba de conducere a unui tractor rutier, în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru tractoare rutiere ;

f) la proba de conducere a tramvaiului, în vederea obţinerii permisului de conducere pentru tramvaie, respectiv la proba de conducere a troleibuzului, în vederea obţinerii permisului de conducere pentru troleibuze.

Scanned with OKEN Scanner

Persoanele care solicită permis de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile A și B sau numai pentru una dintre aceste categorii, ori pentru autovehicule cu o capacitate cilindrică pînă la 69 cm^3 inclusiv, nu vor fi examinate la mecanica auto.

Cei care solicită permis de conducere valabil simultan pentru autovehicule din categoriile A, B, C și E sau pentru două din aceste categorii vor fi examinați la fiecare din probele practice de conducere, corespunzătoare categoriei de autovehicule pentru care solicită permisul.

Art. 113. — Candidații la obținerea permisului de conducere a autovehiculelor vor fi examinați de ofițeri sau subofițeri din Inspectoratul general al miliției, inspectoratele miliției județene sau Inspectoratul miliției municipiului București. În cazul candidaților la examenul pentru obținerea permisului de conducere a tramvaielor sau troleibuzelor, ofițerul sau subofițerul de miliție examinator va fi asistat și de un delegat al comitetului executiv al consiliului popular municipal sau orășenesc.

Art. 114. — Rezultatul examinării se consemnează prin calificativul admis, amînat sau respins.

Vor fi amînați candidații care nu reușesc la prima examinare.

În caz de amînare, candidații vor fi programați pentru reexaminare în termen de 10 pînă la 30 zile de la data primei examinări, la proba sau probele la care au fost amînați.

Candidații care nu reușesc la reexaminare vor fi declarați respinși.

Vor fi respinși și candidații care nu se prezintă la reexaminare în termen de 90 zile de la data fixată pentru aceasta.

Art. 115. — Pentru examinarea candidaților care au absolvit o școală de conducători de autovehicule amatori se vor percepe următoarele taxe :

a) 50 lei în vederea obținerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoria A ;

b) 100 lei în vederea obținerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile A și B sau numai din categoria B ;

Scanned with OKEN Scanner

Pentru examinarea persoanelor care nu au absolvit o școală de conducători de autovehicule se vor percepe următoarele taxe :

a) 300 lei în vederea obținerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoria A;

b) 500 lei în vederea obținerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoria B ;

c) 600 lei în vederea obținerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile A și B.

Nu se percepe taxă de examinare de la candidații care prezintă certificat de absolvire a unei școli de conducători de autovehicule pentru profesioniști, inclusiv pentru conducători de tramvaie ori troleibuze, de la candidații care prezintă dovadă că și-au însușit cunoștințele de conducere a autovehiculelor la locul de muncă în cadrul organizațiilor socialiste sau de la personalul Ministerului Forțelor Armate, Ministerului Afacerilor Interne sau Consiliului Securității Statului, care prezintă dovadă că a efectuat pregătirea în interesul serviciului.

Se percepe o taxă de 600 lei de la persoanele care prezintă certificat de absolvire a unei școli de conducători de autovehicule pentru profesioniști, sau dovadă că și-au însușit cunoștințele de conducere a autovehiculelor la locul de muncă în cadrul organizațiilor socialiste, în cazul cînd solicită să fie supuse la un nou examen în vederea obținerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile C și E. Aceeași taxă se percepe și de la persoanele prevăzute la art. 111 alineatele 8 și 9. De la dispozițiile prezentului alineat se exceptează personalul din Ministerul Forțelor Armate, Ministerul Afacerilor Interne și Consiliul Securității Statului care prezintă dovadă că a efectuat pregătirea în interesul serviciului. De asemenea, se exceptează și persoanele care se prezintă din nou la examen pentru obținerea permisului de conducere a tramvaielor și troleibuzelor.

Pentru examinarea persoanelor cărora le-a fost anulat permisul de conducere se percepe o taxă de 1 000 lei, respectiv 500 lei, în cazul permisului de conducere a tramvaielor sau troleibuzelor.

Taxele se achită anticipat la casieriile Băncii Naționale a Republicii Socialiste România sau la unitățile C.E.C. și

Scanned with OKEN Scanner

dau dreptul persoanelor care le-au achitat să se prezinte atît la examinare, cît şi la reexaminare.

Art. 116. — Sînt scutiţi de plata taxelor prevăzute în articolul precedent :

a) infirmii, pentru obţinerea permisului de conducere valabil pentru autovehiculele din categoria A, adaptate infirmităţii lor ;

b) membrii misiunilor diplomatice acreditaţi în Republica Socialistă România, pe bază de reciprocitate.

Art. 117. — Posesorii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoria C pot obţine, la cererea lor sau a organizaţiilor socialiste, şi dreptul de a conduce autovehicule din categoria D. Acest drept se acordă persoanelor care au vîrsta de cel puţin 22 ani şi o practică efectivă mai mare de 3 ani pe un autovehicul din categoria C, în urma examinării lor de către organele miliţiei.

Dreptul de a conduce autovehicule din categoria D poate fi obţinut şi de posesorii permisului de conducere valabil pentru autovehiculele din categoria C, precum şi de posesorii permisului de conducere valabil pentru troleibuze, la cererea unităţii de transport ai cărei angajaţi sînt. Acest drept se acordă persoanelor care au vîrsta de cel puţin 22 ani, o activitate efectivă mai mare de 1 an de conducător de autovehicul din categoria C sau troleibuz şi o specializare efectivă de 3 luni pe autovehicule din categoria D. La terminarea specializării aceştia vor susţine, în faţa organelor miliţiei, un examen în vederea obţinerii permisului de conducere valabil pentru autovehicule din categoria D.

Art. 118. — Autovehiculele, inclusiv tramvaiele şi troleibuzele, destinate pregătirii pentru proba practică de conducere pot circula numai pe traseele stabilite de organele miliţiei.

Folosirea pe drumurile publice a autovehiculelor prevăzute în alineatul precedent este permisă numai sub supravegherea conducătorilor de autovehicule autorizaţi în acest scop de organele miliţiei. Pentru autovehiculele Ministerului Forţelor Armate autorizaţia se eliberează de acest minister. În timpul exercitării atribuţiilor, conducătorii de autovehicule sînt obligaţi să aibă asupra lor

Scanned with OKEN Scanner

permisul de conducere și autorizația organelor miliției sau, după caz, a Ministerului Forțelor Armate.

Răspunderea pentru încălcarea regulilor de circulație revine atît celui care conduce autovehiculul, cît și conducătorului auto care îl supraveghează.

Art. 119. — Autovehiculele, cu excepția motocicletelor, destinate pregătirii elevilor și studenților pentru proba practică de conducere vor fi prevăzute cu dublă comandă (ambreiaj și frînă) și vor avea în față și în spate inscripția „Școală".

Art. 120. — În timpul stagiului de practică, absolvenții școlilor de conducători de autovehicule profesioniști au dreptul să conducă autovehicule din categoria celor pentru care au fost școlarizați și examinați, pe baza talonului de ajutor de șofer, dar numai dacă sînt însoțiți și supravegheați permanent de conducătorul titular al autovehiculului.

Talonul de ajutor de șofer se eliberează de organele miliției și este valabil timp de 90 zile de la data eliberării, după această dată fiind considerat nul de drept.

Răspunderea pentru nerespectarea condiției prevăzute în alineatul 1, precum și pentru încălcarea regulilor de circulație de către ajutorul de șofer, revine atît acestuia, cît și conducătorului titular obligat să-l însoțească și să-l supravegheze permanent.

Art. 121. — Posesorii permisului de conducere eliberat de inspectoratele miliției județene, respectiv de Inspectoratul miliției municipiului București, sînt obligați ca, la schimbarea domiciliului în alt județ sau în cadrul municipiului București să se prezinte pentru a fi luați în evidență la inspectoratul miliției județene, respectiv la Inspectoratul miliției municipiului București, în circumscripția căruia și-au schimbat domiciliul.

Art. 122. — Pierderea, furtul sau distrugerea permisului de conducere trebuie declarată, în termen de 48 ore de la constatarea faptului, miliției orășenești sau municipale cea mai apropiată.

Art. 123. — Inspectoratul miliției județene, respectiv Inspectoratul miliției municipiului București sau, după

Scanned with OKEN Scanner

caz, organul miliției municipal sau orășenesc în circumscripția căruia domiciliază titularul permisului de conducere, pot elibera un duplicat al acestuia, pe baza comunicării primite de la organul miliției căruia i s-a declarat pierderea, furtul sau distrugerea originalului și după publicarea pierderii în Buletinul Oficial al Republicii Socialiste România.

Art. 124. — Persoana care obține un duplicat al permisului de conducere, iar ulterior reintră în posesia originalului, este obligată să depună originalul în termen de 48 ore la organul miliției care a eliberat duplicatul.

CAPITOLUL VII

CIRCULAȚIA AUTOVEHICULELOR ÎN TRAFIC INTERNAȚIONAL

Art. 125. — Autovehiculele înmatriculate în Republica Socialistă România, care circulă în trafic internațional, vor purta la spate, lîngă tăblița cu numărul de înmatriculare, o tăbliță de formă ovală cu lungimea de 175 mm și lățimea de 115 mm, în care se va înscrie litera „R" în relief, cu negru pe fond alb. Litera „R" va avea înălțimea de 80 mm și grosimea scrisului de 10 mm și va fi plasată la mijlocul tăbliței ovale.

Art. 126. — Permisul de conducere eliberat de organele miliției potrivit art. 110 este valabil în circulația internațională pe teritoriul statelor care au aderat la Convenția internațională asupra circulației rutiere, la care Republica Socialistă România este parte.

Permisul de conducere eliberat de organele miliției pentru conducerea autovehiculelor cu capacitate cilindrică pînă la 69 cm^3 inclusiv nu este valabil în circulația internațională. Pentru a circula pe teritoriul altor state, posesorul unui asemenea permis trebuie să posede un permis internațional de conducere, eliberat de Automobil Clubul Român.

Dispoziția de la alineatul precedent se aplică tuturor posesorilor de permise de conducere care vor să circule pe teritoriul statelor care nu au aderat la Convenția in-

ternațională asupra circulației rutiere, la care Republica Socialistă România este parte, sau al statelor cu care Republica Socialistă România nu are convenții de reciprocitate.

CAPITOLUL VIII

CONSTATAREA ȘI SANCȚIONAREA CONTRAVENȚIILOR

Art. 127. — Încălcarea dispozițiilor din prezentul regulament, arătate mai jos, constituie contravenție și se sancționează după cum urmează :

a) contravențiile la art. 8, 19, 45 pct. 16, 17, 19 și 22, art. 62 alin. 2, art. 65 și 66, cu amendă de la 40 la 150 lei;

b) contravențiile la art. 13, 23, 30, 40, 41, 45 pct. 13, 18, 20 și 26, art. 50 și 61, cu amendă de la 60 la 300 lei;

c) contravențiile la art. 12 lit. b și c, art. 16, 24, 27, 28, 38, 39, 43, 45 pct. 23, 24 și 27, art. 46, 47, 56, 57 lit. a și e, art. 59, 63 lit. b, c, d, e, f, g și h, art. 64, 68, 78 alin. 2, art. 79 lit. b, e, f, g, h, i și j, art. 104, 121, 122 și 147, cu amendă de la 80 la 300 lei ;

d) contravențiile la art. 95 și 102, cu amendă de la 100 la 250 lei ;

e) contravențiile la art. 25, 80, 100 alin. 1, art. 101 alin. 2 și art. 106, cu amendă de la 100 la 300 lei ;

f) contravențiile la art. 22, 26, 29, 35, 45 pct. 1 și 2, art. 52, 53, 58, 90 alin. 2 și art. 145, cu amendă de la 100 la 400 lei ;

g) contravențiile la art. 21 alin. 1 și 2, art. 32, 34 cu excepția alin. 5 și 6, art. 36, 37, 42, 75, 76, 77 și 118, cu amendă de la 100 la 500 lei ;

h) contravențiile la art. 45 pct. 8 și 10 și art. 124, cu amendă de la 150 la 300 lei ;

i) contravențiile la art. 45 pct. 6, cu amendă de la 150 la 350 lei ;

j) contravențiile la art. 31 și 45 pct. 5 și 11, cu amendă de la 150 la 500 lei ;

k) contravențiile la art. 45 pct. 4, cu amendă de la 150 la 700 lei ;

Scanned with OKEN Scanner

l) contravenţiile la art. 45 pct. 9, 12 şi 21, art. 54, 55, 90 alin. 3 şi 5, art. 91 şi 119, cu amendă de la 200 la 700 lei;

m) contravenţiile la art. 78 alin. 1 şi 3, cu amendă de la 250 la 600 lei;

n) contravenţiile la art. 20 şi 33, cu amendă de la 250 la 800 lei ;

o) contravenţiile la art. 45 pct. 15, cu amendă de la 300 la 700 lei ;

p) contravenţiile la art. 48, 57 lit. b, c şi d, art. 63 lit. a, i şi j, art. 99 şi 144, cu amendă de la 300 la 1 000 lei ;

r) contravenţiile la art. 4, 7, 34 alin. 5, art. 45 pct. 7, art. 49, 67, 69, 71, 72, 73, 74, 79 lit. a, c, d şi g şi art. 146, cu amendă de la 500 la 1 500 lei ;

s) contravenţiile la art. 34 alin. 6 şi art. 45 pct. 3, cu amendă de la 1.000 la 2.500 lei.

Art. 128. — Exercitarea de presiuni asupra şefilor de transporturi, autobaze, garaje, depouri, coloane ori conducătorilor de autovehicule, spre a-i determina să nu respecte normele prevăzute în prezentul regulament, a căror încălcare constituie contravenţie, se sancţionează cu amenda prevăzută pentru contravenţia respectivă, dacă aceasta a fost săvîrşită.

Art. 129. — Se sancţionează cu amendă de la 300 la 1 000 lei fapta responsabililor de ateliere sau a oricărei persoane, de a repara sau a încuviinţa repararea autovehiculelor avînd urme de accidente, fără a li se prezenta autorizaţia eliberată în acest scop de organele miliţiei, autorizaţie pe care sînt obligaţi să o reţină.

Art. 130. — Neîndeplinirea de către organele de stat care administrează drumurile publice a obligaţiilor legale ce le revin în legătură cu întreţinerea mijloacelor de semnalizare rutieră, precum şi neluarea măsurilor de înlocuire imediată a mijloacelor de semnalizare rutieră degradate sau distruse, ori de înlăturare urgentă a obstacolelor ivite pe drumurile publice, constituie contravenţie, iar angajaţii vinovaţi se sancţionează cu amendă de la 500 la 1 500 lei.

Art. 131. — Pentru aducerea la îndeplinire a obligaţiilor deţinătorilor de autovehicule, în cazul în care aceştia

Scanned with OKEN Scanner

sînt organizaţii socialiste, răspunderea revine, după caz, şefilor de transporturi, autobaze, garaje, depouri sau coloane.

În lipsa acestora, precum şi pentru aducerea la îndeplinire a obligaţiilor organizaţiilor socialiste, altele decît acelea care decurg din calitatea lor de deţinătoare de autovehicule, răspunderea revine angajaţilor desemnaţi în scris de conducătorii organizaţiilor socialiste.

Dacă asemenea angajaţi nu au fost desemnaţi în scris, răspunderea revine conducătorului organizaţiei socialiste.

Art. 132. — Pentru nerespectarea dispoziţiilor de la art. 54, 55, 71, 75, 76, 77, 99 şi 102 din prezentul regulament, răspunderea revine atît conducătorului, cît şi deţinătorului de autovehicule.

Art. 133. — În cazul cînd faptele prevăzute în prezentul capitol, sancţionate contravenţional, sînt săvîrşite în astfel de condiţii încît, potrivit legii penale, constituie infracţiuni, ele se pedepsesc în conformitate cu legea penală.

Art. 134. — Constatarea contravenţiilor la dispoziţiile prezentului regulament se face atît de agenţii de circulaţie, cît şi de ceilalţi ofiţeri şi subofiţeri de miliţie, care aplică şi sancţiunea.

Art. 135. — Plîngerea împotriva procesului-verbal de constatare a contravenţiei, însoţită de copia acestuia, se depune, după caz, la Direcţia circulaţie din Inspectoratul general al miliţiei, la serviciul circulaţie al inspectoratului de miliţie, la miliţia municipiului sau oraşului, ori la postul de miliţie din care face parte ofiţerul sau subofiţerul de miliţie constatator, în termen de 15 zile de la data comunicării procesului-verbal.

Plîngerea împotriva procesului-verbal de constatare a contravenţiei, în cazul faptelor prevăzute la art. 127 lit. a — p şi la art. 129, se soluţionează, după caz, de şeful Inspectoratului general al miliţiei, de şeful inspectoratului miliţiei, de şeful miliţiei municipiului sau oraşului, din care face parte ofiţerul sau subofiţerul de miliţie constatator, ori de alt ofiţer ierarhic superior agentului constatator împuternicit de şefii organelor de miliţie arătaţi mai sus. Plîngerea împotriva procesului-verbal, în cazul contravenţiilor constatate de ofiţerii sau subofiţerii

Scanned with OKEN Scanner

de la posturile de miliție, se soluționează de șeful inspectoratului miliției, ori de alți ofițeri ierarhic superiori agentului constatator, împuterniciți de șefii acestor organe de miliție. Dacă procesul-verbal de constatare a contravenției a fost încheiat de șeful unui organ de miliție, plîngerea se soluționează de șeful organului de miliție ierarhic superior.

În cazul contravențiilor prevăzute la art. 127 lit. r și s și la art. 130, plîngerea se soluționează de judecătoria în a cărei rază teritorială a fost săvîrșită contravenția.

Art. 136. — Anularea permisului de conducere, în cazurile prevăzute de Decretul nr. 328/1966 privind circulația pe drumurile publice, se hotărăște de șeful inspectoratului miliției județene sau al Inspectoratului miliției municipiului București în circumscripția căruia titularul permisului a săvîrșit fapta, precum și de șeful Inspectoratului general al miliției sau locțiitorii săi.

Art. 137. — Persoanele cărora li s-a anulat permisul de conducere și care îndeplinesc condițiile prevăzute de Decretul nr. 328/1966 privind circulația pe drumurile publice se pot adresa pentru obținerea unui nou permis șefului inspectoratului miliției județene sau al Inspectoratului miliției municipiului București, în circumscripția căruia au avut domiciliul la data anulării permisului, precum și șefului Inspectoratului general al miliției sau locțiitorilor săi.

Art. 138. — În cazul săvîrșirii uneia dintre faptele prevăzute în art. 41 alin. 1 din Decretul nr. 328/1966, agentul constatator reține permisul de conducere al persoanei în cauză, iar în cazul săvîrșirii uneia dintre faptele prevăzute la alineatul 2 al aceluiași articol, permisul se reține numai dacă titularul în ultimii doi ani a mai săvîrșit o asemenea faptă pentru care a fost sancționat contravențional.

Permisul de conducere se reține o dată cu constatarea faptei care atrage suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule pe drumurile publice sau imediat după constatarea acesteia în situația în care persoana în cauză nu este de față.

La reținerea permisului ofițerul sau subofițerul de miliție eliberează titularului contravenient o dovadă. Dacă

Scanned with OKEN Scanner

fapta a fost săvîrşită în afara localităţii unde domiciliază contravenientul sau unde îşi are sediul unitatea al cărei angajat este, organul miliţiei va menţiona în dovadă perioada de timp cît contravenientul mai are dreptul să conducă autovehiculul, dar nu mai mult de 48 ore din momentul reţinerii permisului de conducere.

Nu se va face o asemenea menţiune în cazul cînd contravenientul se află sub influenţa băuturilor alcoolice, cînd autovehiculul prezintă o stare tehnică ce pune în pericol securitatea circulaţiei sau în alte cazuri cînd, potrivit dispoziţiilor legale, continuarea conducerii autovehiculului nu mai poate fi permisă.

Termenul de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule curge de la reţinerea permisului de conducere sau de la expirarea perioadei de timp stabilite în dovada prevăzută la alin. 3.

În cazul săvîrşirii uneia dintre faptele pentru care se prevede suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehiculul pe drumurile publice, dacă sînt săvîrşite pentru a doua oară în ultimii 2 ani, agentul constatator o va consemna în tichetul de evidenţă a contravenţiilor. În aplicarea dispoziţiilor cuprinse în prezentul alineat organele miliţiei eliberează fiecărui conducător de autovehicul, inclusiv de tramvaie sau troleibuze, o dată cu permisul de conducere, tichetul de evidenţă a contravenţiilor.

Evidenţa faptelor care atrag suspendarea exercitării dreptului de a conduce se ţine la organul miliţiei, în fişa personală a conducătorului de autovehicul, pe baza comunicărilor făcute de organele miliţiei din care fac parte agenţii constatatori.

Permisul de conducere reţinut în condiţiile prezentului articol se trimite inspectoratului miliţiei în circumscripţia căruia domiciliază titularul acestuia, după ce s-a achitat pe loc sau în termen de 48 ore jumătate din minimul amenzii pentru contravenţia săvîrşită, ori după ce procesul verbal de constatare a contravenţiei a rămas definitiv.

Dacă procesul verbal de constatare a contravenţiei a fost anulat, permisul de conducere se restituie, de îndată, titularului. În această situaţie în tichetul de evidenţă a

Scanned with OKEN Scanner

contravenţiilor şi în fişa personală a conducătorului de autovehicul se va face menţiune despre anularea procesului-verbal în baza încheierii organului care a soluţionat plîngerea sau, după caz, a hotărîrii judecătoreşti prezentate de titularul permisului de conducere.

La expirarea termenului privind suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule pe drumurile publice, permisul se restituie titularului la cererea acestuia, împreună cu un nou tichet de evidenţă.

Art. 139. — Conducătorii autovehiculelor aparţinînd organizaţiilor socialiste, cărora li s-a suspendat exercitarea dreptului de a conduce, vor fi menţinuţi în funcţie şi salarizaţi potrivit normelor stabilite de Ministerul Muncii şi Ministerul Finanţelor.

Şefii de transporturi, autobaze, garaje sau depouri vor organiza pregătirea profesională a conducătorilor de autovehicule prevăzuţi la alineatul precedent, în vederea însuşirii regulilor de circulaţie pe drumurile publice şi a celor de folosire tehnică a autovehiculelor, punînd un accent deosebit pe prevenirea faptelor ce atrag suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule.

CAPITOLUL IX

CONCURSUL VOLUNTAR AL UNOR CONDUCĂTORI DE AUTOVEHICULE PENTRU COMBATEREA ÎNCĂLCĂRII REGULILOR DE CIRCULAŢIE

Art. 140. — În acţiunea de combatere a încălcării regulilor de circulaţie, organele miliţiei se pot sprijini pe concursul voluntar al conducătorilor de autovehicule care, datorită conduitei lor exemplare, se bucură de prestigiu în rîndul celorlalţi conducători de autovehicule.

Pot fi antrenaţi, pe bază de consimţămînt, în acţiunea de combatere a încălcării regulilor de circulaţie, conducătorii de autovehicule care au o vechime în profesie de cel puţin 5 ani.

Inspectoratele miliţiei judeţene şi Inspectoratul miliţiei municipiului Bucureşti eliberează conducătorilor de autovehicule care îşi oferă concursul pentru combaterea încălcării regulilor de circulaţie, autorizaţii care să ateste această calitate.

Scanned with OKEN Scanner

Art. 141. — Conducătorii de autovehicule autorizaţi să dea concursul organelor miliţiei au îndatorirea :

— să atragă atenţia conducătorilor de autovehicule sau pietonilor care manifestă tendinţă de încălcare a regulilor de circulaţie asupra pericolului care-l prezintă comportarea lor pentru securitatea circulaţiei ;

— să sesizeze cel mai apropiat organ al miliţiei despre abaterile de la regulile de circulaţie săvîrşite de conducătorii de vehicule, pe care le-au observat personal ;

— la solicitarea organelor miliţiei, să dea concurs la paza locurilor unde s-au produs accidente de circulaţie şi la descongestionarea drumului public ;

— să dea concurs organelor miliţiei la identificarea conducătorilor de autovehicule care au comis accidente şi au părăsit locul faptei ;

— să înştiinţeze cel mai apropiat organ al miliţiei despre conducătorii de vehicule pe care i-au observat consumînd băuturi alcoolice sau conducînd sub influenţa alcoolului ori în stare de ebrietate ;

— să contribuie la educarea conducătorilor de autovehicule din unitatea în care funcţionează, în spiritul respectării regulilor de circulaţie.

Art. 142. — Conducătorilor de autovehicule care se evidenţiază în activitatea de sprijinire a organelor miliţiei pentru combaterea încălcării regulilor de circulaţie, li se pot acorda stimulente materiale de către conducerile inspectoratelor miliţiei judeţene, respectiv a Inspectoratului miliţiei municipiului Bucureşti.

CAPITOLUL X

DISPOZIŢII FINALE ŞI TRANZITORII

Art. 143. — Dispoziţiile speciale care se referă la autovehiculele destinate stingerii incendiilor (pompierilor), cele ale salvării şi miliţiei sînt aplicabile în cazul cînd aceste autovehicule pot fi recunoscute de la distanţă printr-un semn distinctiv propriu ori prin construcţie, precum şi prin semnalul optic sau sonor de avertizare pe care-l folosesc.

Scanned with OKEN Scanner

Art. 144. — Autovehiculele conduse de persoane care au o practică de conducere mai puţin de un an vor fi prevăzute cu un semn distinctiv în formă de disc, în centrul căruia se află semnul exclamării (Atenţie).

Discul va fi de culoare galbenă, cu diametrul de 100 mm, iar semnul exclamării de culoare neagră, cu lungimea de 60 mm şi diametrul punctului de 10 mm.

La autoturisme, discurile vor fi plasate în interior, unul în colţul din dreapta jos al parbrizului şi celălalt în partea dreaptă a geamului din spate.

La celelalte autovehicule, discul din faţă va fi plasat în cabină în partea dreaptă a parbrizului, iar cel din spate lîngă numărul de înmatriculare; la autovehiculele pe două sau trei roţi, discul se instalează lîngă numărul de înmatriculare din spate.

Art. 145. — Posesorii permiselor de conducere valabile numai pentru autovehicule din categoria B nu pot fi angajaţi să conducă autovehicule aparţinînd organizaţiilor socialiste.

Art. 146. — Şefii de garaje, de depouri, de coloane auto sau alţi angajaţi care îndeplinesc atribuţiile de serviciu ale acestora, pot fi numiţi în aceste funcţii numai cu avizul organelor miliţiei şi în urma examinării lor asupra cunoaşterii atribuţiilor ce le revin potrivit prezentului regulament şi altor norme legale.

Examinarea se va face de un ofiţer de miliţie, asistat de un delegat al organizaţiei socialiste interesate, respectiv al întreprinderii deţinătoare de tramvaie sau troleibuze.

Art. 147. — Permisul de conducere al conducătorilor de autovehicule decedaţi va fi predat organului de miliţie cel mai apropiat, în termen de 10 zile, de către persoana care îl deţine.

Art. 148. — Persoanelor reuşite la examenul de conducător de autovehicul, precum şi celor care solicită înmatricularea autovehiculelor după intrarea în vigoare a prezentului regulament, li se vor elibera carnete de conducere, respectiv permise de circulaţie, pînă la tipărirea

Scanned with OKEN Scanner

noilor permise de conducere şi certificate de înmatriculare.

Art. 149. — Înlocuirea carnetelor de conducere, autorizaţiilor de circulaţie şi a permiselor de circulaţie cu permise de conducere şi certificate de înmatriculare se va face treptat, în termen de 2 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

Înăuntrul acestui termen şi în măsura în care nu au fost înlocuite, carnetele de conducere, autorizaţiile de circulaţie şi permisele de circulaţie, eliberate potrivit dispoziţiilor Decretului nr. 832/1962, rămîn valabile.

Pînă la înlocuirea carnetelor de conducere cu permise de conducere şi înmînarea tichetelor de evidenţă, dispoziţiile de la art. 138 se aplică pe baza evidenţei contravenţiilor ce se consemnează în carnetul de conducere.

Art. 150. — Carnetele de conducere vor fi înlocuite cu permise de conducere în felul următor :

— carnetul de conducere de gradul I, cu permis de conducere valabil pentru autovehicule din categoria A ;

— carnetul de conducere de gradul II, cu permis de conducere valabil pentru autovehicule din categoria B ;

— carnetul de conducere de gradul I şi II, cu permis de conducere valabil pentru autovehiculele din categoriile A şi B ;

— carnetul de conducere de gradul III, cu permis de conducere valabil pentru autovehiculele din categoria C ;

— carnetul de conducere de gradul II şi III, cu permis de conducere valabil pentru autovehicule din categoriile B şi C ;

— carnetul de conducere de gradul I, II şi III, cu permis de conducere valabil pentru autovehiculele din categoriile A, B şi C.

Persoanelor care, la înlocuirea carnetului de conducere îndeplinesc condiţiile prevăzute în art. 117, li se vor elibera permise de conducere valabile şi pentru autovehicule din categoria D ;

— carnetul de conducere pentru tractoare rutiere, cu permis de conducere valabil pentru tractoare rutiere.

Autorizaţiile de circulaţie vor fi înlocuite cu permisele

Scanned with OKEN Scanner

de conducere și cu certificatele de înmatriculare prevăzute la art. 109, respectiv art. 94.

Art. 151. — Pierderea permisului de conducere, a certificatului de înmatriculare sau a autorizației de circulație de garaj se publică în Buletinul Oficial al Republicii Socialiste România. Permisele de conducere, certificatele de înmatriculare sau autorizațiile de circulație de garaj declarate pierdute, sînt nule.

Art. 152. — La înlocuirea carnetelor de conducere de gradul II și III sau gradul III, posesorilor acestor carnete li se poate acorda dreptul de a conduce autovehicule din categoria E, la propunerea motivată a organizației socialiste la care sînt angajați.

Scanned with OKEN Scanner

BIBLIOGRAFIE

I. CĂCIULAN — **Îndrumări pentru întreținerea și conducerea economică a automobilului,** Editura tehnică, 1964.

E. ANISKIN, E. ULIȚKI — **Automobilul, prietenul nostru,** Editura U.C.F.S., 1964.

I. P. PLEHANOV, S. V. PAPMEL — **Învățarea conducerii automobilului,** Editura tineretului — Cultură fizică și sport, 1956.

ZDENEK TREYBAL — **Umeni Jezdit,** Praga, 1958.

K. M. POLTEV — **Conducerea automobilului,** Editura Fizkultura i Sport, Moscova, 1958.

* * * — **Îndrumătorul automobilistului,** Editura Fizkultura i Sport, Moscova, 1963.

Scanned with OKEN Scanner

CUPRINS

	Pag.
INTRODUCERE	5
Ce trebuie să ştie fiecare conducător începător	11
Cunoaşterea organelor de comandă ale automobilului şi a aparatelor de control (tabloul de bord)	23
Poziţia conducătorului. Acţionarea pedalelor şi manetelor de comandă ale automobilului	32
La volan	36
Pornirea şi oprirea motorului	36
Pornirea de pe loc a automobilului	41
Mersul în linie dreaptă şi schimbarea vitezelor	46
Circulaţia pe drum drept	54
Frînarea automobilului	56
Virajele	64
Mersul înapoi	70
Învăţarea întoarcerii automobilului	74
Intrarea pe poartă	80
Parcarea automobilului	86
Depăşirea	91
Conducerea automobilului în rampe şi în pante	93
Conducerea pe întuneric	98
Conducerea pe teren accidentat şi pe drumuri grele (naturale)	100
Stabilitatea autovehiculelor pe drum	104
Verificarea automobilului înainte de plecare	107
Indicaţii generale privind procesul de învăţare a conducerii	111

Scanned with OKEN Scanner

Pag.

Citeva recomandări și sfaturi utile 113

Regulament pentru aplicarea Decretului Nr. 328/1966 privind circulația pe drumurile publice și pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor în acest sector (Republicare) 125

Bibliografie 187

Anexă: Semnele de circulație.

Scanned with OKEN Scanner

BUCUREŞTI 1970
COLI TIPAR 12

Întreprinderea poligrafică „Grafica nouă" — c. 1760
Str. Pitagora 16—18, Bucureşti
Republica Socialistă România

Scanned with OKEN Scanner

SEMNALIZARE RUTIERĂ

I. Indicatoare pentru circulaţie

A. INDICATOARE DE AVERTIZARE (PENTRU LOCURI PERICULOASE)

Fig. 1

Trecere la nivel fără bariere

Fig. 2

Trecere la nivel cu bariere

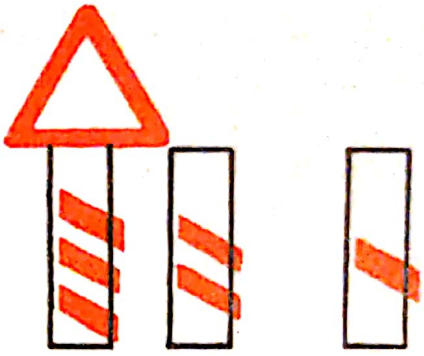


Fig 3

Panouri suplimentare pentru preavizare la trecerile la nivel

Fig. 4

Trecere la nivel la linii de tramvai

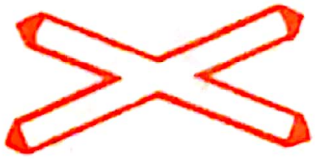


Fig. 5

Indicator în cruce de atenţie la trecerile la nivel, fără bariere (crucea Sf. Andrei)

Fig 6

Intersecţie de drumuri

Fig. 7

Intersecţie cu un drum. fără prioritate

Fig. 8

Curbă la dreapta

Fig. 9

Curbă la stînga

Scanned with OKEN Scanner

Fig. 10

Curbă dublă, prima la dreapta

Fig. 11

Curbă dublă, prima la stînga

Fig. 12

Curbe periculoase

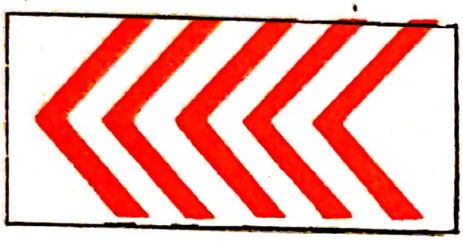


Fig. (8 — 12) a

Indicator suplimentar pentru curbe deosebit de periculoase

Fig. 13

Coborîre periculoasă

Fig. 14

Drum lunecos

Fig. 15

Drum cu denivelări

Fig. 16

Drum îngustat

Fig 16 a

Drum îngustat

Fig. 16 b

Drum îngustat

Fig. 17

Pod mobil

Fig. 18 a

Atenție la animale

Scanned with OKEN Scanner

Fig. 18 b

Atenţie la animale

Fig. 19

Presemnalizarea trecerii pentru pietoni

Fig. 20

Copii

Fig. 21

Atenţie la biciclete

Fig. 22

Lucrări

Fig. 23

Atenţie — semnalizare luminoasă

Fig. 24

Zonă de circulaţie în ambele sensuri

Fig. 25

Pistă de zbor

Fig. 26

Ieşire spre un chei, mal abrupt sau bac

Fig. 27

Căderi de pietre

Fig. 28

Alte pericole

Fig. 28 a

Împroşcare cu criblură

Scanned with OKEN Scanner

B. INDICATOARE DE DIRIJARE (REGLEMENTARE)

B 1. Indicatoare de prioritate la intersecții

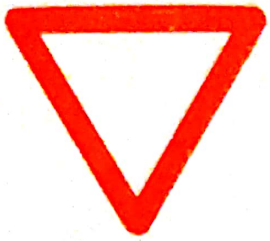


Fig. 29

Cedează trecerea

Fig. 30

Oprire la intersecție

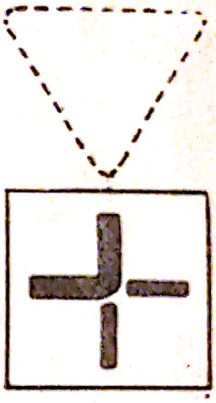


Fig (29 — 30) a

Panou suplimentar indicînd direcția drumului cu prioritate

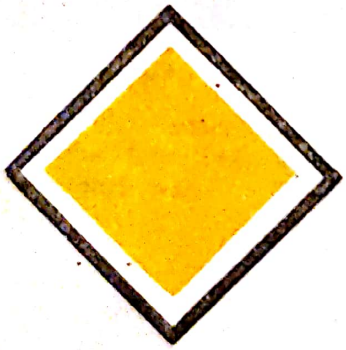


Fig. 31

Drum cu prioritate

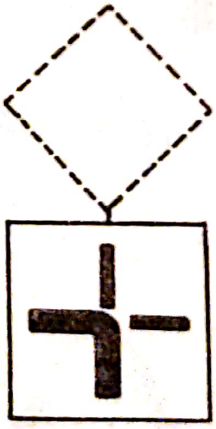


Fig. 31 a

Panou suplimentar indicînd direcția drumului cu prioritate

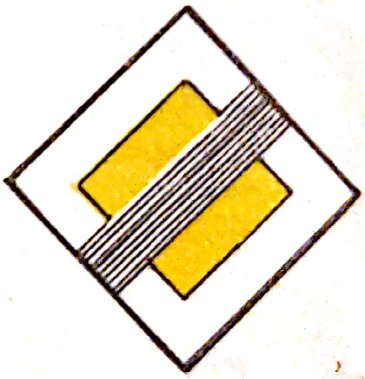


Fig. 32

Sfîrșit de prioritate

B 2. Indicatoare de interzicere și de restricție

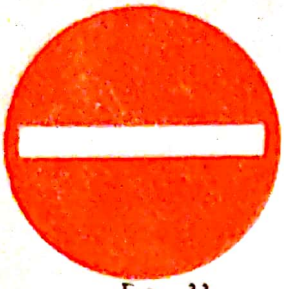


Fig. 33

Accesul interzis tuturor vehiculelor

Fig. 33 a

Circulația interzisă în ambele sensuri

Fig. 34

Accesul interzis oricărui autovehicul cu excepția motocicletelor fără ataș

Fig. 35

Accesul interzis motocicletelor fără ataș

Fig. 35 a

Accesul interzis motoretelor fără ataș

Fig. 36

Accesul interzis bicicletelor

Fig. 37

Accesul interzis autovehiculelor destinate transporturilor de mărfuri, avînd o greutate totală mai mare de... tone

Fig. 37 a

Accesul interzis tractoarelor

Fig 38

Accesul interzis tuturor autovehiculelor cu remorci, cu excepția semiremorcilor sau remorcilor cu o roată

Scanned with OKEN Scanner

Fig. 39

Accesul interzis tuturor autovehiculelor

Fig. 40

Accesul interzis autovehiculelor şi vehiculelor cu tracţiune animală

Fig. 41

Accesul interzis autovehiculelor, vehiculelor cu tracţiune animală şi bicicletelor

Fig 42

Accesul interzis vehiculelor avînd o înălţime totală mai mare de... m

Fig. 43

Accesul interzis vehiculelor avînd o lăţime totală mai mare de ... m

Fig. 44

Accesul interzis vehiculelor avînd o greutate totală mai mare de... tone

Fig. 45

Accesul interzis vehiculelor avînd o greutate mai mare de... tone pe osie

Fig. 46

Accesul interzis vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule cuplate, avînd o lungime totală mai mare de... m

Fig 47

Accesul interzis vehiculelor cu tracţiune animală

Scanned with OKEN Scanner

Fig. 47 a

Accesul interzis vehiculelor trase sau împinse cu mîna

Fig. 48

Accesul interzis pietonilor

Fig. 49

Interzis a vira la dreapta

Fig. 50

Interzis a vira la stînga

Fig. 51

Întoarcerea interzisă

Fig. 52 a

Depășirea autovehiculelor cu excepția motocicletelor fără ataș, interzisă

Fig. 52 b

Depășirea este interzisă autovehiculelor destinate transporturilor de mărfuri

Fig. 53

Limitare de viteze... km/h

Fig. 54

Claxonarea interzisă

Scanned with OKEN Scanner

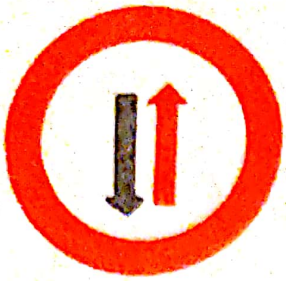


Fig 55

Prioritate pentru circulaţia din sens invers

Fig. 56

Oprire (punct vamal)

Fig. 57

Post de control

Fig. 58

Oprirea interzisă

Fig. 59

Staţionarea interzisă

Fig 60

Parcarea interzisă

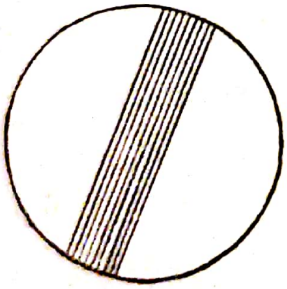


Fig 61 a

Terminarea tuturor restricţiilor

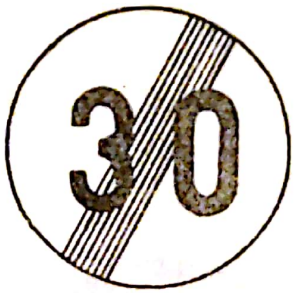


Fig. 61 b

Terminarea zonei de limitare a vitezei

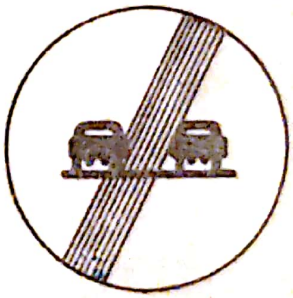
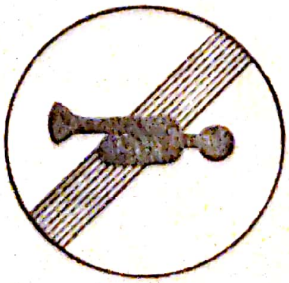


Fig. 61 c

Terminarea zonei în care depăşirea este interzisă

Fig. 61 d

Terminarea zonei în care claxonarea este interzisă



B. 3 Indicatoare de sens obligatoriu

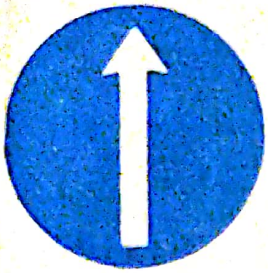


Fig. 62 a
Înainte

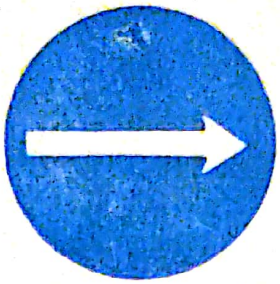


Fig 62 b
La dreapta (la stinga)

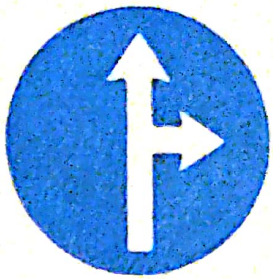


Fig. 62 c
Înainte sau la dreapta (la stinga)

Fig. 63
Trecerea obligatorie de o parte a refugiului sau insulei

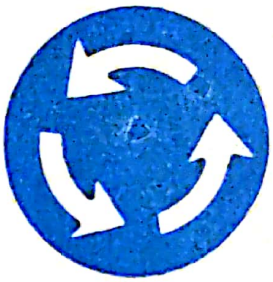


Fig. 64
Sens giratoriu

Fig. 65
Pistă obligatorie pentru biciclete

Fig 66
Drum obligatoriu pentru pietoni

Fig. 66 a
Pasaj subteran pentru pietoni

Fig. 67
Viteza minimă obligatorie... km/h

Fig. 67 a
Terminarea zonei de viteză minimă obligatorie

Fig. 68
Lanțuri antiderapante obligatorii

Scanned with OKEN Scanner

C. INDICATOARE DE ORIENTARE ŞI DIVERSE

C 1. Indicatoare de presemnalizare

Fig 69

Indicator de presemnalizare şi orientare la ramificaţii importante de drumuri

Fig. 70

Indicator de presemnalizare şi orientare la ramificaţii importante de drumuri

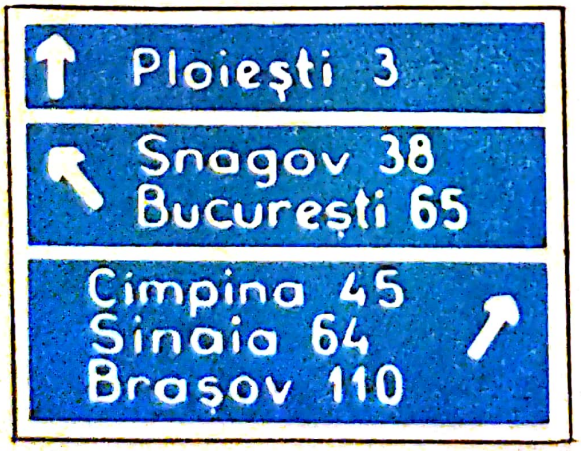


Fig. (69 — 70) a

Indicator de presemnalizare şi orientare

Fig. (69 — 70) b

Indicator de presemnalizare şi orientare

C 2. Indicatoare de orientare

Fig. 71 a

Indicator dublu de orientare la ramificații de drumuri

Fig. 71 b

Indicator simplu de orientare la ramificații de drumuri

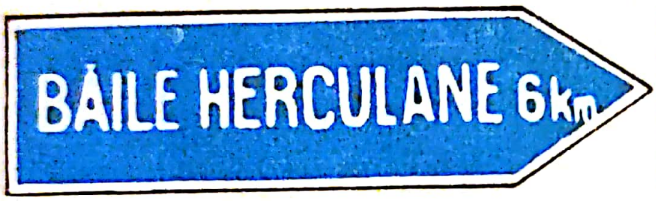


Fig. 72

Indicator simplu de orientare la ramificații de drumuri

Fig. 73

Indicator de orientare la ramificații de drumuri în orașe

Fig. 74

Indicator de orientare spre aeroport

Fig. 75

Indicator de orientare spre terenul de camping (tabără turistică etc.)

Fig. 76 a

Fig. 76 b

Indicatoare pentru identificarea drumului

Scanned with OKEN Scanner

Fig. 77 a

Fig. 77 b

Fig 77 c

Indicatoare pentru identificarea drumului destinat traficului internațional

Fig. 78

Indicator de localitate

Fig. 78 a

Indicator pentru sfîrșit de localitate

Fig. 79

Indicator pentru limită de județ

Scanned with OKEN Scanner

C 3. Indicatoare diverse

Fig 80
Parcare

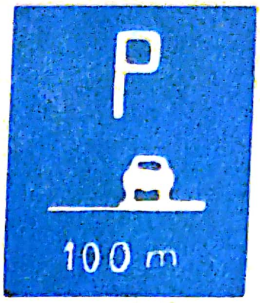


Fig 80 a

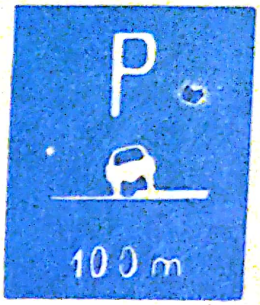


Fig. 80 b

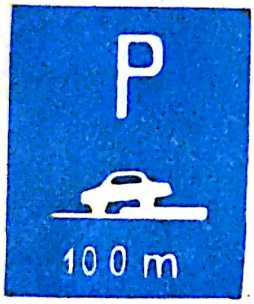


Fig. 80 c

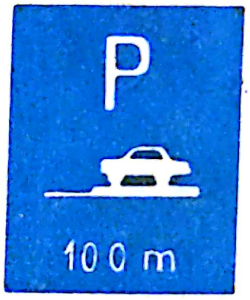


Fig 80 d

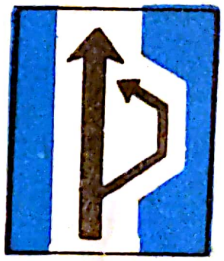


Fig. 80 e
Loc refugiu

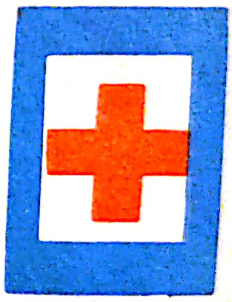


Fig. 81
Post de ajutor

Fig. 82
Spital

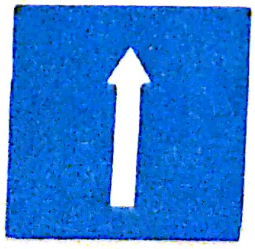


Fig 83 a
Drum cu sens unic

Fig. 83 b
Sens unic

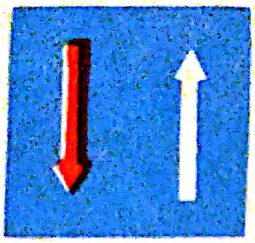


Fig 84
Prioritate față de circulația din sens invers

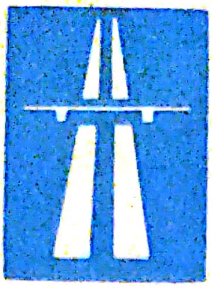


Fig. 85
Autostradă

Fig. 86
Sfîrșit de autostradă

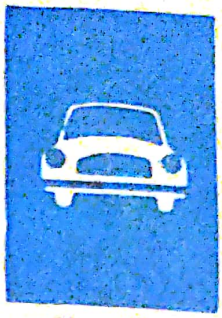


Fig. 87
Drum de tranzit

Fig. 88
Sfîrșitul drumului de tranzit

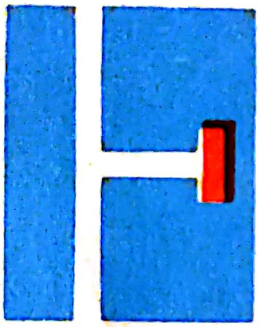
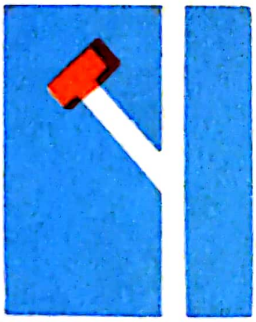


Fig 89 a
Drum fără ieșire



Flg 89 b
Drum fără ieșire

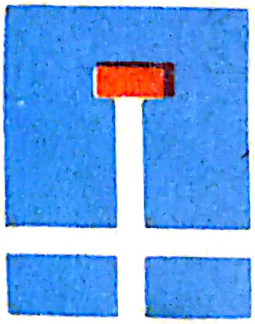


Fig. 89 c
Drum fără ieșire

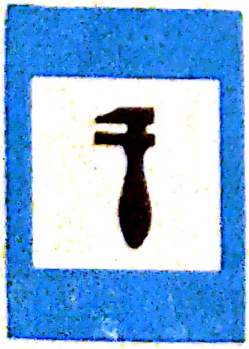


Fig. 90
Post de depanare

Fig 91
Telefon

Fig. 92
Stație de benzină

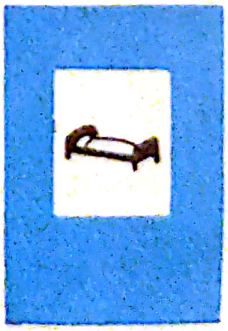


Fig. 93
Hotel sau motel

Scanned with OKEN Scanner

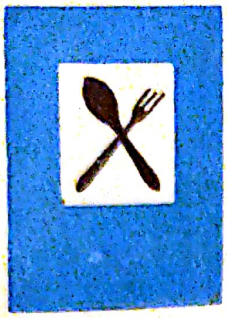


Fig. 94

Restaurant

Fig. 95

Bufet sau cofetărie

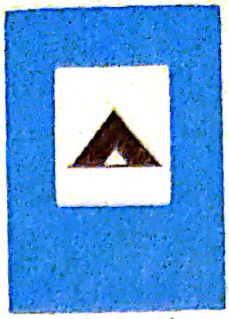


Fig. 96

Teren pentru camping (tabără turistică)

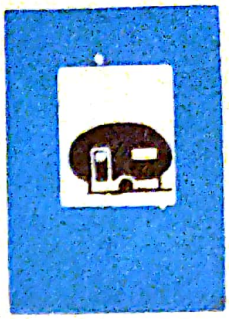


Fig 97

Teren pentru caravane (tabără autoturistică)

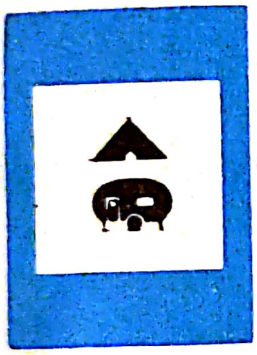


Fig. 98

Teren pentru camping și caravane

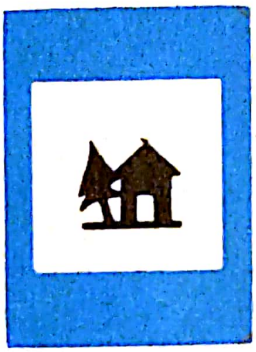


Fig. 99

Cabană pentru turiști

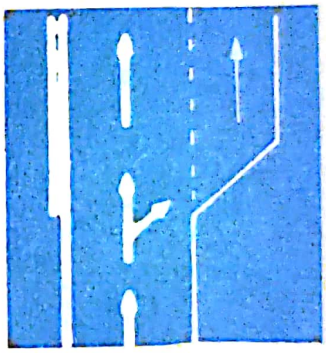


Fig. 112

Indicator de presemnalizare pentru circulația pe mai multe benzi.

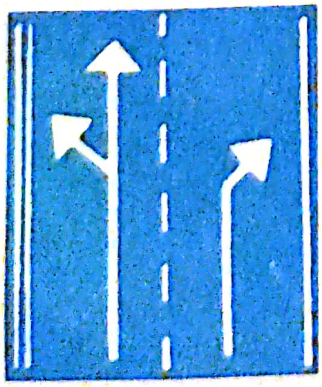


Fig. 113

Indicator de preselectarea circulației pe drumurile cu mai multe benzi.

Fig. 114

Trecere pentru pietoni

Fig. 115

Miliția

Scanned with OKEN Scanner

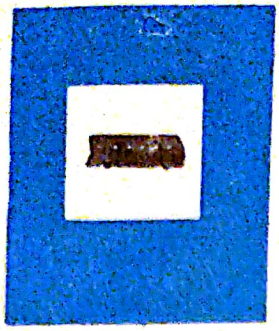


Fig. 116

Stație de autobuz sau troleibuz

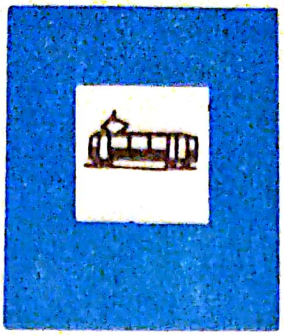


Fig. 117

Stație de tramvai

Fig. 118

Indicator pentru cursuri de ape

SEMNE SUPLIMENTARE LA INDICATOARE

Fig. a

Fig. b

Fig. c

Fig. d

Fig. e

Fig. f

Timpul de interzicere

Fig. g

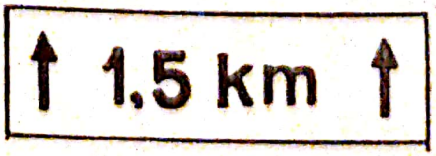


Fig. h